

Projekt z dnia 04.01.2013 r.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020

**Materiał na posiedzenie
plenaryjne KRBRD
w dniu 08.01.2013 r.**



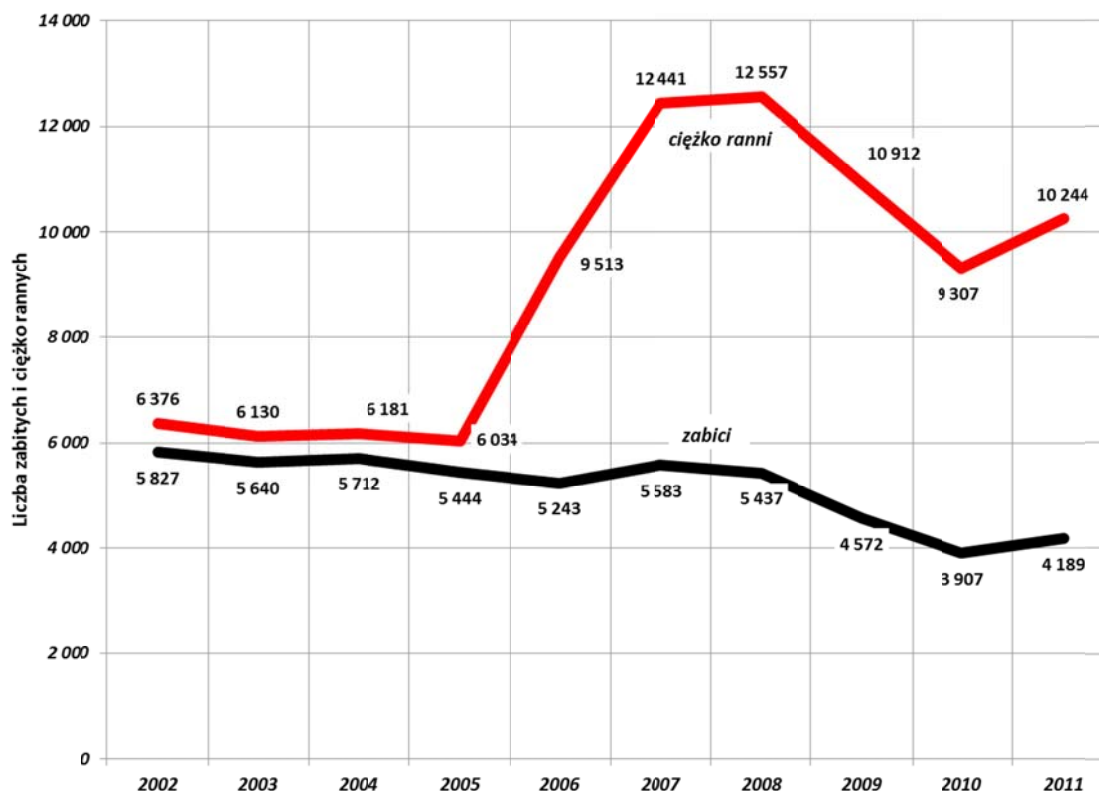
KRAJOWA RADA
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Spis treści

1. Diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce	3
2. Uwarunkowania międzynarodowe i krajowe	12
3. Dokąd zmierzamy?	14
4. Bezpieczny człowiek	18
5. Bezpieczne drogi.....	25
6. Bezpieczna prędkość	33
7. Bezpieczny pojazd	38
8. Ratownictwo i opieka powypadkowa.....	43
9. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego	48
10. Zasady wdrażania programu	52
11. Wskaźniki monitoringu realizacji Programu	54

1. Diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

W ciągu ostatnich 10 lat (2002 – 2011) na polskich drogach zginęło w sumie ponad 51 tys. osób, a około 596 tys. zostało rannych (w tym 156 tys. ciężko). W ciągu tej dekady liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 28%, liczba wypadków o 26%, a liczba ciężko rannych o 33%¹.



Rysunek 1.1. Zabici i ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2002-2011².

Dotychczasowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego

W 2005 roku rząd przyjął Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego *GAMBIT 2005*³. W programie przyjęto, że:

1. Polską, dalekosiędną i etycznie uprawnioną, wizją bezpieczeństwa ruchu drogowego, będzie **WIZJA ZERO**.
2. Głównym celem do roku 2013 jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o **50%** w ciągu 10 lat tj. do poziomu nie więcej niż **2800** ofiar śmiertelnych w roku 2013.

¹ W opracowaniu wykorzystano dane pochodzące z baz danych: System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Politechniki Gdańskiej, Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSO) oraz Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (IBDIM).

² Od 1.07.2006 r. przebudowano bazę danych SEWiK i jednocześnie zmieniono definicję ciężko rannego. Obecnie w Polsce ciężko ranny to osoba, która doznała ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej lub znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zszpecenia lub zniekształcenia ciała oraz urazów w postaci np. złamań, uszkodzeń organów wewnętrznych, poważnych ran ciętych i szarpanych.

³ Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 – 2007 – 2013 – *GAMBIT 2005*

3. Grupami szczególnie wysokiego ryzyka poniesienia śmierci w wypadku drogowym w Polsce są: niechronieni uczestnicy ruchu drogowego (piesi, rowerzyści, motorowerzyści, motocykliści), dzieci i młodzi kierowcy.
4. Podstawowymi problemami bezpieczeństwa ruchu drogowego są:
 - a) niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego,
 - b) niska jakość infrastruktury drogowej,
 - c) brak efektywnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

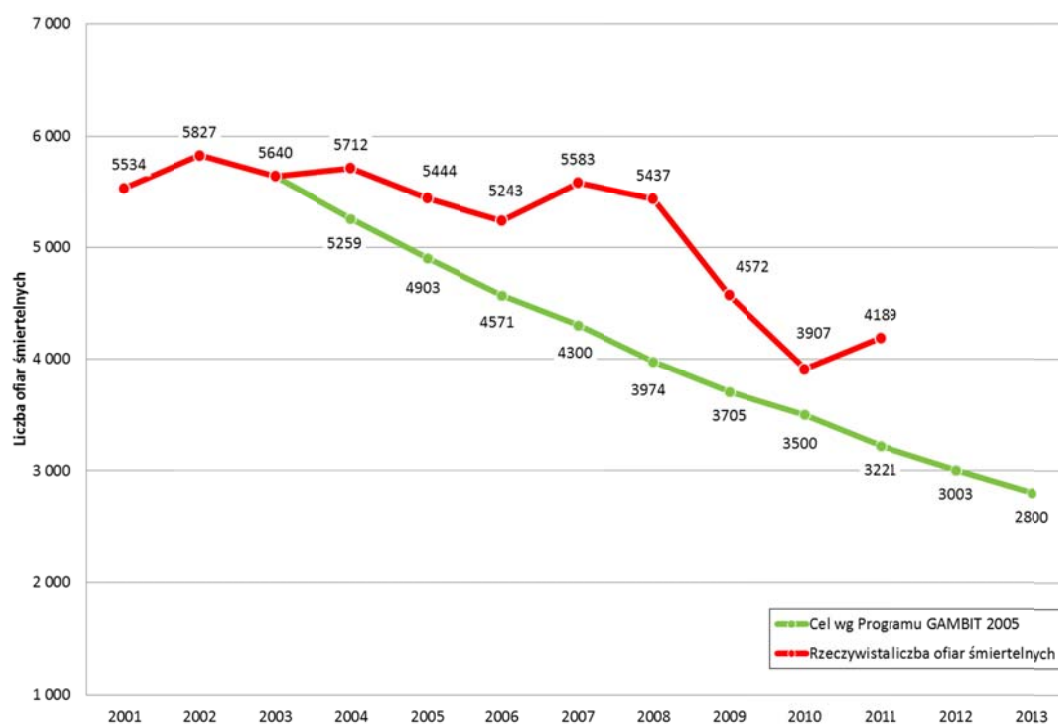
Dla realizacji tego celu głównego, przyjęto 15 grup działań priorytetowych i 144 zadań ujętych w pięć celów szczegółowych:

1. Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu.
3. Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów.
4. Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej.
5. Zmniejszenie ciężkości wypadków.

Ocena realizacji Programu *GAMBIT 2005* wg stanu na rok 2010⁴ wskazuje, że:

1. W przypadku dróg krajowych nie osiągnięto wyznaczonego celu - zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych do 770 ofiar (zakładana wartość została przekroczona o 82%).
2. Osiągnięto cele etapowe w przypadku pozostałych kategorii dróg – liczby ofiar śmiertelnych dla tych kategorii dróg są niższe od przewidywanych o 4 – 15%.
3. We wszystkich województwach nastąpiło zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do roku bazowego (2003) od 19% do 40%.
4. W trzech województwach osiągnięto cel na rok 2010.

W latach 2008-2010, można zauważyć bardzo korzystny spadek liczby ofiar śmiertelnych. Wpływ na to miały działania podjęte w tym okresie, jak również był to długofalowy efekt zmian i środków podjętych w latach poprzednich (rys. 1.2).



Rysunek 1.2. Prognoza realizacji celu Programu *GAMBIT 2005* i jego realizacja.

⁴ Jamroz K., Michalski L. i inni: *Ocena realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005 i doświadczenia z tego wynikające*. Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady BRD, Gdańsk 2012.

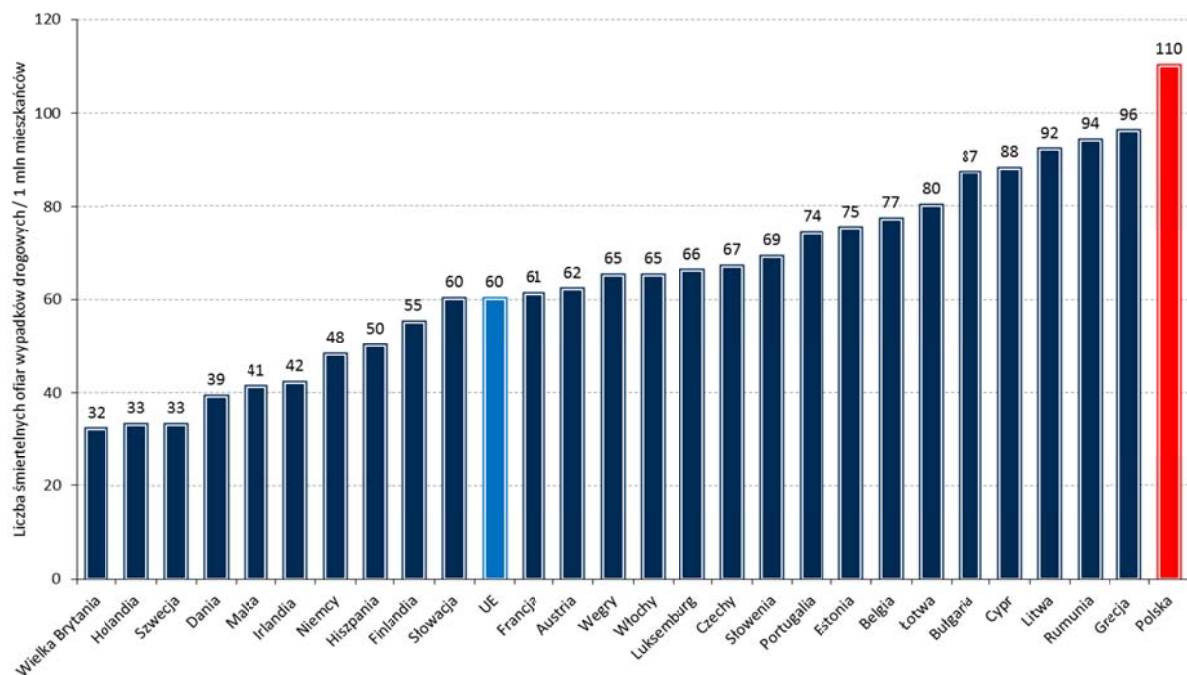
W okresie obowiązywania Programu *GAMBIT 2005* na poziomie krajowym podejmowane były liczne działania edukacyjne, prewencyjne i infrastrukturalne wpisujące się w kierunki działań programowych. Niestety, podjęto tylko 84 ze 144 zadań (58%) przewidzianych do realizacji. Jednocześnie w wielu przypadkach decyzje polityczne i administracyjne były niezgodne z programem *GAMBIT 2005*.

Wypadki drogowe nie są wciąż postrzegane w Polsce jako dostatecznie ważny problem, a instytucjonalna, niewielka skuteczność działania wynika z przyjęcia zasady podzielonej, zbiorowej odpowiedzialności za problemy zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Pomimo wyżej wymienionych problemów, w Polsce następuje systematyczny spadek liczby ofiar wypadków drogowych. Obserwuje się zwiększoną aktywność ekspertów polskich na arenie międzynarodowej i dość dużą liczbę podejmowanych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, w czym Program *GAMBIT 2005* pełnił i pełni istotną rolę.

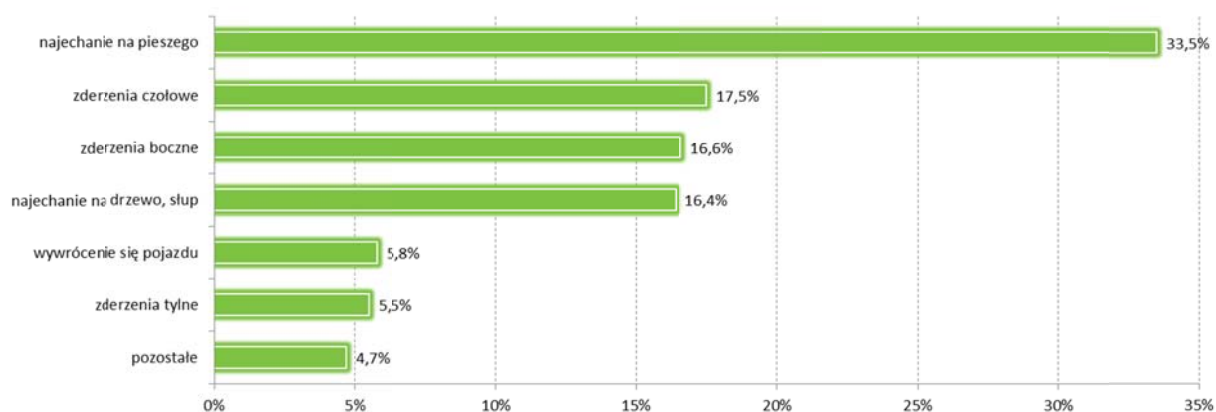
Wnioski:

1. Strategia i plany działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego były właściwie przygotowywane w ramach programów *GAMBIT*.
2. Prowadzone szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększają liczbę profesjonalistów w tym zakresie na różnych poziomach. Polska korzystała ze szkoleń za granicą (Holandia, Francja, Szwecja) i jest dobrze poinformowanym uczestnikiem międzynarodowej społeczności zajmującej się tematem bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Istotnym problemem był brak masowej realizacji działań w ramach Programu *Gambit 2005* i oceny ich skuteczności. Niestety źródła finansowania działań też były bardzo ograniczone. W rezultacie skala zastosowanych działań była niewielka.
4. Istniejące regionalne programy *GAMBIT* były właściwie przygotowane jednak skuteczna realizacja działań w ramach tych programów wymaga wsparcia z poziomu centralnego, usprawnień baz danych i wykonywania ocen realizacji tych programów.
5. Identyfikacja agencji wiodących w strukturach rządowych (liderów), prowadzących zadania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazywała na niedostateczną polityczną wolę działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (brak lidera politycznego i operacyjnego oraz problemy instytucjonalne w zakresie współpracy).



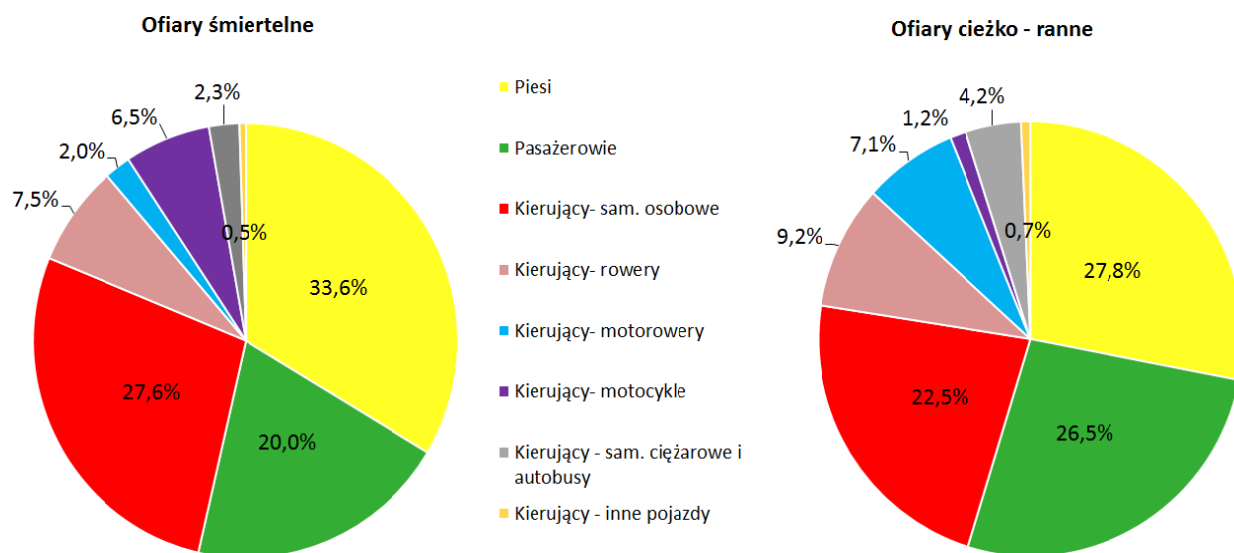
Rysunek 1.4. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na 1 mln. mieszkańców w krajach UE – 27 w roku 2011.

Rodzaje wypadków. Od wielu lat najwięcej ofiar (ponad 33 % wszystkich ofiar śmiertelnych) ginie w wypadkach związanych z najechaniem na pieszego, co negatywnie wyróżnia nas nie tylko w Europie ale i na świecie. Są to wypadki związane z poruszaniem się pieszych po jezdni. Następną grupę wypadków o dużej śmiertelności (15 – 20%) stanowią wypadki spowodowane zderzeniami czołowymi. Są one często spowodowane brakiem rozdzielonych jezdni. Na skrzyżowaniach i wjazdach/zjazdach występują często zderzenia boczne, które także bywają tragiczne w skutkach. Do równie niebezpiecznych wypadków należą te związane z najechaniem na przeszkodę (drzewo lub słup) zlokalizowaną zbyt blisko krawędzi jezdni (rys. 1.5).



Rysunek 1.5. Rodzaje wypadków drogowych w roku 2011 z uwzględnieniem ofiar śmiertelnych

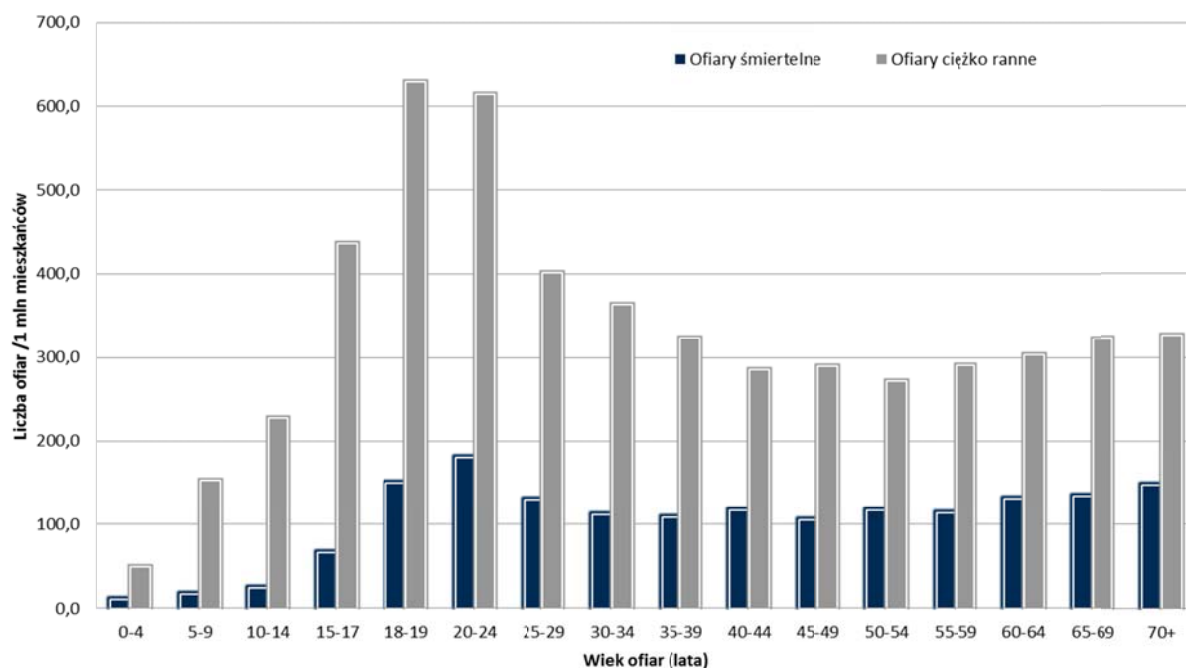
Ofiary wypadków drogowych – grupy wysokiego ryzyka. Wśród ofiar wypadków drogowych największą grupę stanowią piesi (34% ofiar śmiertelnych i 28% ciężko rannych) (rys. 1.6). Wśród kierujących, największą grupę ofiar stanowią kierujący samochodami osobowymi. Na uwagę zasługują rowerzyści, którzy stanowią ok. 8% ofiar śmiertelnych i 9% ofiar ciężko rannych, podczas gdy ich udział w ruchu drogowym stanowi zaledwie ok. 1%. Wzrasta też udział w ofiarach wypadków motocyklistów i motorowerzystów.



Rysunek 1.6. Udział ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z podziałem na uczestników ruchu drogowego w 2011 r.

Wypadki w których ofiarami są piesi uczestnicy ruchu drogowego występują głównie na obszarach miejskich, a wypadki w których ofiarami są kierujący pojazdami i pasażerowie głównie na drogach zamiejskich. Natomiast duża ciężkość wypadków z pieszymi (25% śmiertelnych i 30% ciężko rannych w stosunku do ogółu ofiar) występuje na drogach krajowych.

Wiek ofiar wypadków. Najwyższe wskaźniki śmiertelności (liczba ofiar śmiertelnych/1 milion osób) występują wśród osób młodych (w wieku 15 – 24 lata) i osób powyżej 65 lat (rys. 1.7).



Rysunek 1.7. Liczba ofiar wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców w poszczególnych grupach wiekowych.

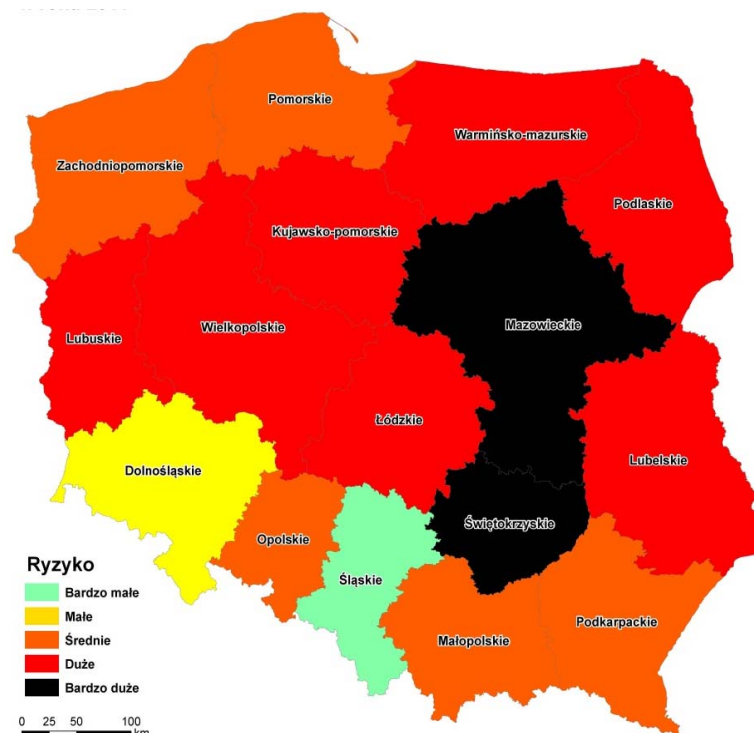
Okoliczności i przyczyny wypadków drogowych. Okolicznościami najczęściej doprowadzającymi do wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym są w Polsce:

- zachowania uczestników ruchu drogowego (niedostosowanie prędkości, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wyprzedzanie, nieprawidłowe zachowania wobec pieszego, nietrzeźwość i brak zabezpieczeń wśród uczestników ruchu drogowego) – rys.1.8,
- uwarunkowania zewnętrzne (przede wszystkim: ograniczona widoczność i niesprzyjające warunki pogodowe).



Rysunek 1.8. Udział ofiar śmiertelnych ze względu na zachowania kierujących pojazdami w roku 2011.

Geografia wypadków i ofiar wypadków. Największa liczba ofiar śmiertelnych występuje w województwie mazowieckim, następnie w województwach: wielkopolskim, śląskim, łódzkim i małopolskim. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w tych pięciu województwach stanowi ponad 50% wszystkich ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce.



Rysunek 1.9. Mapa ryzyka społecznego mierzonego liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na drogach krajowych na 1 mln mieszkańców w województwach w 2011 roku

Jednak w odniesieniu do liczby mieszkańców największa śmiertelność w wypadkach drogowych a co za tym idzie ryzyko (rys. 1.9.), występuje w województwach świętokrzyskim i mazowieckim, a dość duża w województwach podlaskim, łódzkim, warmińsko – mazurskim, wielkopolskim, lubelskim, lubuskim i kujawsko - pomorskim. Jest to efekt między innymi sieci drogowej o niskich standardach bezpieczeństwa ruchu drogowego, dużego ruchu tranzytowego przechodzącego przez te województwa oraz nieodpowiednich zachowań uczestników ruchu drogowego.

Spółeczno-ekonomiczne koszty wypadków drogowych. Od 2012 roku koszty wypadków drogowych w Polsce są wyceniane na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Metoda wyceny wypadków drogowych w Polsce opiera się na ogólnie przyjętych praktykach z zakresu ekonomiki transportu i obejmuje następujące składowe: koszty medyczne, koszty utraconej mocy produkcyjnej (utracona produkcja), koszty uszkodzenia mienia , koszty administracyjne. Metoda ta nie obejmuje kosztów ludzkiego cierpienia wywołanego na skutek wypadków drogowych. Dodatkowo badania Instytutu Badawczego Dróg i Mostów nie uwzględniają kosztów kolizji (wg szacunków to ok. 8 mld zł), czyli takich zdarzeń w których nie ma ofiar. W przyszłości ten element powinien być uwzględniony w metodologii obliczeń kosztów wypadków.

Wg danych dla roku 2011, największy udział w rocznych kosztach wypadków w Polsce stanowią koszty osób rannych (57,3%). Koszty ofiar śmiertelnych stanowią blisko 1/3 rocznych kosztów wypadków (32,6%). Najmniejszy udział w kosztach stanowią koszty strat materialnych (10,1%). Roczne koszty wypadków drogowych (z ofiarami) obecnie na rok 2011 wyceniane są na poziomie ponad 20 mld zł. Biorąc pod uwagę także kolizje, koszty niebezpiecznych zdarzeń drogowych szacuje się na ponad 28 mld zł.

Tablica 1.10. Koszty wypadków drogowych w Polsce w roku 2011

	Liczba	Średni koszt na wypadek drogowy w tys. zł.	Koszty wypadków drogowych w mld. zł.	Udział w kosztach całkowitych wypadków drogowych w %
Ofiary śmiertelne	4 189	1 558	6, 572	33
Osoby ranne	49 501	244	11, 607	57
Wypadki	53 246	51	1, 953	10
Ogółem			20, 132	100

Niekorzystna prognoza. Tymczasem prognozy demograficzne i motoryzacji w Polsce wskazują, że w latach 2011–2020: liczba mieszkańców może zmniejszyć się o 1–4%, liczba pojazdów może wzrosnąć o dalsze 15-25% tj. osiągnąć 30 mln pojazdów, ruchliwość mieszkańców (liczona pracą przewozową pojazdów) może wzrosnąć o 30–35%. Stagnacja lub ograniczenie działań prewencyjnych w najbliższych latach może doprowadzić do zatrzymania tendencji spadkowej liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Szacuje się, że w tym takim przypadku do roku 2020 w wypadkach drogowych może zginąć ponad 40 tys. osób, a ponad 0,5 mln osób może być rannych. Straty materialne i społeczne tych zdarzeń drogowych mogą sięgnąć kwoty 225 mld zł. Konieczne jest zatem podjęcie skutecznych i efektywnych działań na rzecz ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Wnioski diagnostyczne. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zidentyfikowanie głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce:

1. Ochrona pieszych uczestników ruchu drogowego.
2. Kształtowanie jazdy z bezpieczną prędkością.
3. Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.

4. Dostosowanie infrastruktury drogowej do podstawowych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Promowanie i eksploatacja bezpiecznych pojazdów.
6. Rozwój systemu ratownictwa na drogach.
7. Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego jako bazy do skutecznego rozwiązania zidentyfikowanych powyżej problemów.

2. Uwarunkowania międzynarodowe i krajowe

Niniejszy Program powstaje w kontekście obowiązujących, przyjętych i planowanych innych programów i strategii – zarówno międzynarodowych (ONZ i UE), jak i krajowych.

Uwarunkowania międzynarodowe

Rekomendacje ONZ dla strategii narodowych. W roku 2010 Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezolucję na temat planu działań wszystkich krajów na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zalecenia zostały spisane w dokumencie *Plan Globalny dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 – 2020*⁵. Fundamentalną intencją całego przedsięwzięcia jest uchronienie 5 milionów ludzi przed śmiercią w wyniku wypadku drogowego w latach 2011 – 2020. Ponadto założono, iż program ONZ przyczyni się do tego, że każdy kraj:

- ustanowi własny program bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wyznaczy cel redukcji liczby ofiar śmiertelnych,
- powoła jednostki odpowiedzialne za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- poprawi jakość zbierania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego,
- będzie monitorować realizację zadań i efekty działań,
- zwiększy środki finansowe przeznaczone na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W Planie Globalnym przygotowano 5 kierunków działań, tzw. filarów dla strategii krajowych:

- system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- bardziej bezpieczna infrastruktura drogowa oraz zapewnienie mobilności i dostępności dla wszystkich uczestników ruchu drogowego (szczególnie pieszych, rowerzystów i motocyklistów),
- bardziej bezpieczne pojazdy,
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
- system ratownictwa na drogach i opieki powypadkowej.

Program działań Unii Europejskiej na rzecz BRD. Unia Europejska, kontynuując politykę z lat poprzednich, ponownie zobowiązała państwa członkowskie do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na ich terenie. W najnowszym, *IV Europejskim Programie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* postawiono ambitny cel – zmniejszenie liczby zabitych na drogach o 50% w 2020 roku, w stosunku do roku 2010.

IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest etapem realizacji długofalowej, europejskiej polityki określanej jako *Wizja Zero*. Zero ofiar śmiertelnych na drogach jest jednym z 10 najważniejszych celów, które zostały przedstawione w przyjętym w marcu 2011 roku dokumencie: *Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego systemu transportu*. Spełnienie wszystkich z nich jest warunkiem integracji wszystkich regionów i rozwoju światowej gospodarki. Polska, jako kraj, w którym każdego roku ginie na drogach najwięcej osób, musi podjąć więc szczególnie intensywne działania, aby ten problem zlikwidować.

W strategicznych wytycznych, przyjętych 20 lipca 2010 roku, Komisja Europejska wpisała 7 celów, które powinny zostać uwzględnione przez kraje UE przy tworzeniu lokalnych programów. Dotyczą one działań podjętych na rzecz bezpieczniejszej infrastruktury i pojazdów, ale przede wszystkim skupiają się na uczestnikach ruchu drogowego.

⁵ *Globalny Plan Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020*; ITS BRD nr 1/2011 za http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf

Uwarunkowania krajowe

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 (PTP)⁶. Jednym z pięciu celów szczegółowych PTP jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadząca do radykalnego zmniejszenia liczby wypadków drogowych i ograniczenia ich skutków (zabici i ranni). Wskazuje się na konieczność koncentrowania się na programie budowy obwodnic i modernizacji odcinków dróg krajowych, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości. Rekomenduje się wsparcie dla samorządów terytorialnych, które nie są należycie przygotowane merytorycznie, organizacyjnie i finansowo do wykonywania zadań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podstawowym dokumentem wyznaczającym zakres działań systemowych i sektorowych prowadzonych z poziomu centralnego powinien być Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zawierający oprócz wizji i celów, programy strategiczne i operacyjne.

Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020⁷. W projekcie tego dokumentu poza ogólnymi celami, uwzględniającymi nowe koncepcje wspólnej polityki transportowej UE i wypracowanymi w ostatnich latach głównymi założeniami polskiej polityki transportowej, wskazano kierunki strategiczne z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- działania prewencyjne i kontrolne, kształtujące bezpieczne zachowania,
- budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej, uspokajanie ruchu,
- przebudowa miejsc niebezpiecznych,
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych,
- edukacja dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przygotowanie zintegrowanego systemu innowacyjnych szkoleń kierowców,
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów.

Narodowy Program Zdrowia na lata 2007 – 2015⁸. Wypadki drogowe zostały uznane jako jeden z problemów zdrowia społeczeństwa. Trzecim celem strategicznym Narodowego Programu Zdrowia jest zmniejszenie częstości urazów powstałych w wyniku wypadków i ograniczenie ich skutków. W ramach realizacji tego celu zakłada się zmniejszenie odsetka ofiar śmiertelnych wskutek urazów powstałych w wyniku wypadków drogowych. Wskazano także potrzebę działań zapobiegawczych.

Strategia Sprawne Państwo 2020. W projekcie tego dokumentu zostało wyznaczone siedem celów szczegółowych. W ramach celu siódmego: *Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i porządku publicznego*, zostały wyodrębnione następujące działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

- *Poddziałanie 7.2.4 Przeciwdziałanie zagrożeniom w ruchu drogowym.*
Działanie 7.4. Ratownictwo i ochrona ludności (ochrona przeciwpożarowa, działalność zapobiegawcza, ratownicza i gaśnicza).
- *Poddziałanie 7.5.2. Wdrażanie i doskonalenie funkcjonowania systemu powiadamiania ratunkowego.*
Działanie 7.6. Poprawa funkcjonowania systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego.

Powyższe kierunki działań obejmują takie zagadnienia jak, opracowanie narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ujednoczenie prawa, podnoszenie standardu istniejącej infrastruktury, usprawnienie funkcjonowania struktur i działania procedur.

⁶ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 - przyjęta przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005

⁷ Strategia Rozwoju Transportu – projekt dokumentu jest opracowywany przez MTBiGM, a jego przyjęcie przez Radę Ministrów planowane jest na styczeń 2013 r.

⁸ Narodowy Program Zdrowia na lata 2007 - 2015 - załącznik do Uchwały Rady Ministrów Nr 90/2007 z dnia 15 maja 2007 r.

3. Dokąd zmierzamy?

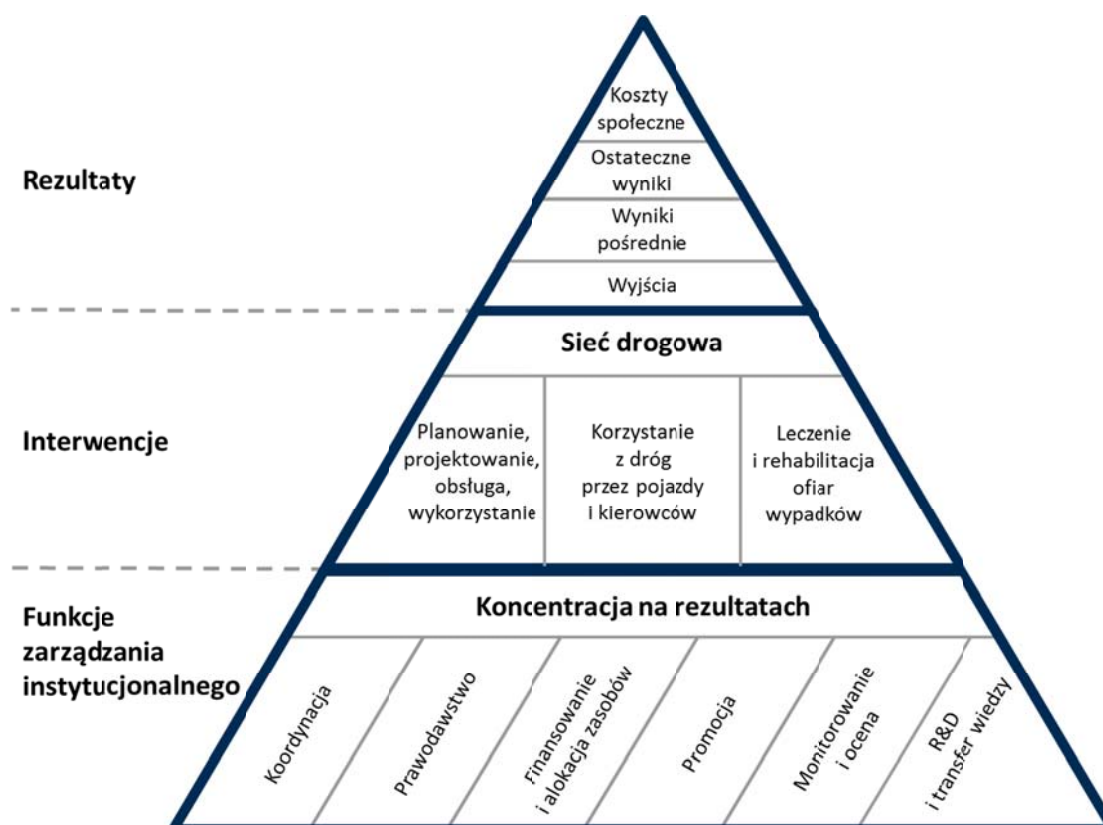
Zasady programu

Doświadczenie polskie jak i międzynarodowy dorobek w programowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazuje, że Program powinien być wdrażany z uwzględnieniem kilku kluczowych zasad.

1. Zasada systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem.
2. Zasada poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o ideę *Bezpiecznego systemu*.
3. Zasada poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o ideę *Wizji Zero*.
4. Zasada stawiania ilościowych celów, umożliwiających monitorowanie realizacji strategii i formułowanie jednoznacznych ocen.
5. Zasada formułowania działań strategicznych, oparta na podstawowych filarach bezpieczeństwa według ONZ (patrz: Rozdział 2).
6. Zasada koncentracji na głównych problemach bezpieczeństwa ruchu drogowego przy ustalaniu priorytetowych kierunków działań oraz zintegrowanego podejścia do wyboru konkretnych działań według reguły 3E (Inżynieria (Engineering), Nadzór (Enforcement), Edukacja (Education)).

Zarządzanie systemowe

Według podejścia systemowego do zarządzania bezpieczeństwem, na poziomie krajowym i regionalnym, powinno się uwzględniać trzy powiązane z sobą elementy: (1) funkcje zarządzania instytucjonalnego, (2) konkretne działania (interwencje) oraz (3) rezultaty.^{9,10}



Rysunek 3.1. Zarządzanie systemowe bezpieczeństwem ruchu drogowego

⁹ Wytyczne Banku Światowego: *Podejście Bezpieczny System*

¹⁰ Bliss, Breen, *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Washington 2009, s 10 (Piramida)

Sprawne funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego musi być oparte na konkretnych rezultatach. Skupienie się na rezultatach, wyznacza nam cele do jakich mamy dążyć. Jednocześnie, daje nam obraz aktualnej sytuacji i niejako „przypomina” o tych celach. Zasada koncentracji na rezultatach wymagać będzie usprawnienia planowania, koordynacji, motywacji i oceny działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Niestety, większa część bieżącej, publicznej debaty wokół bezpieczeństwa ruchu drogowego skupia się na samych działaniach. Działania, podejmowane częstokroć jednorazowo i doraźnie, nie dadzą optymalnego efektu w oderwaniu od funkcji zarządzania. W końcowym rozrachunku, poziom bezpieczeństwa powinien być ustalany przez jakość działań, które z kolei zależą od jakości instytucjonalnych funkcji zarządzania.

Ostatnim, trzecim elementem systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, jest określenie pożądaných rezultatów i celów. Wyniki pokazują czy system jest wydajny. Ustalenie jaki jest wyjściowy stan bezpieczeństwa i czy zbliża się on do wyznaczonego celu następuje poprzez wskaźniki.

Podejście *Bezpieczny system*

U podstaw podejścia *Bezpieczny system* stoi założenie, że ludzie zawsze będą popełniać błędy. System transportu drogowego, odpowiednio zaprojektowany i realizowany, powinien być jednak „wyzumiały” dla ludzkich błędów. Powinien zatem ograniczać do minimum następstwa tych błędów, tak aby uniknąć najbardziej tragicznych skutków – śmierci lub ciężkich obrażeń. Środki zastosowane w ramach podejścia *Bezpieczny system* pozwalają także na uniknięcie działania sił fizycznych które przekraczają poziom tolerancji człowieka w przypadku zdarzenia.

Podejście *Bezpieczny system* zwraca także uwagę, że nie można rozwiązać problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego koncentrując się tylko na poprawie zachowań użytkowników dróg. Poza tym zakłada, że ludzie nie powinni ginąć tylko dlatego, że chcą być mobilni. Zachowanie każdego uczestnika ruchu drogowego ma wpływ na bezpieczeństwo innych a co za tym idzie każdy jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Wizja

Program na lata 2013-2020 kontynuuje dalekosiężną **Wizję ZERO** przyjętą w poprzednich krajowych programach bezpieczeństwa ruchu drogowego¹¹. Wizja ta została zapoczątkowana z sukcesami w Szwecji¹², a następnie była rozwijana przez inne kraje. Wychodząc m.in. z założenia, że ludzkie życie i zdrowie jest ważniejsze od prawa do przemieszczania się i innych celów systemu transportu drogowego, **Wizja ZERO** zakłada dążenie do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym do zera.

Nasza wizja

ZERO OFIAR śmiertelnych na polskich drogach

System transportu drogowego ma zapewnić realizację prawa człowieka do przemieszczania się, ale odbywać się to powinno w sposób bezpieczny. **Śmierć czy obrażenia nie mogą być postrzegane jako nieunikniony koszt mobilności.**

¹¹ *GAMBIT 2000* i *GAMBIT 2005*

¹² <http://www.visionzeroinitiative.com/en/Concept/>

Podjęcie wyzwania jakim jest **Wizja ZERO** wymaga umiejętnego, całościowego wykorzystania efektu oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego takich czynników jak:

- edukacja i szkolenie użytkowników dróg,
- dyscyplina w przestrzeganiu ustanowionych reguł oraz nieuniknione konsekwencje ich łamania.
- prędkość z jaką poruszamy się po drodze,
- standardy bezpieczeństwa zapewnione przez nasze pojazdy,
- projektowane oraz modernizowane drogi wraz z ich otoczeniem.

Efekt, który mamy osiągać nie jest wyłącznie minimalizowanie liczby wypadków, ale zapewnienie, że gdy dochodzi do wypadku, jego skutki nie będą śmiertelne.

Wizja ta jest realizacją dalekosiężnego celu Unii Europejskiej, która jako światowy lider bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu pragnie osiągnąć w 2050 roku liczbę ofiar śmiertelnych zbliżoną do zera^{13,14}.

Cele

Podczas gdy Program *GAMBIT 2005* (patrz: Rozdział 1) wyznaczał cele jedynie w kategorii ofiar śmiertelnych, niniejszy program zwraca także uwagę na problem ofiar ciężko rannych. Przykłady krajów europejskich o najwyższym stopniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak Wielka Brytania, Szwecja czy Holandia, ale także wielu innych wskazują, że istnieje ogromny potencjał zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych. Przykładowo, osiągnięcie przez Polskę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zbliżonego do europejskiej średniej – 60 zabitych na 1 mln mieszkańców¹⁵, jak to ma miejsce w Austrii, Włoszech, Słowenii czy na Węgrzech i Słowacji – oznacza ponad 44% zmniejszenie liczby zabitych. Podobny potencjał dotyczy ofiar ciężko rannych. Zarówno liczba ofiar śmiertelnych jak i liczba ofiar ciężko rannych stanowią bazową informację o poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach UE.

Cele główne

Jako krok w kierunku realizacji wieloletniej wizji przyjęto dwa główne cele do osiągnięcia do 2020 roku:

Zabici

Ograniczyć roczną liczbę ofiar śmiertelnych o co najmniej **50%** do 2020 roku

Cel ten powinien być osiągnięty względem roku 2010 – oznacza to **nie więcej niż 2000 ofiar śmiertelnych w roku 2020**.

Ciężko ranni

Ograniczyć roczną liczbę ofiar ciężko rannych o co najmniej **40%** do 2020 roku

Cel ten powinien być osiągnięty względem roku 2010 – oznacza to **nie więcej niż 5600 ofiar ciężko rannych w roku 2020**.

¹³ Tingvall C., Lie A.: *Implementing deep change – Measuring Progress Towards Safe Travel by 2020*. Swedish Transport Administration, EuroRAP General Assesmbly, Munch 2012

¹⁴ *WHITE PAPER: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. EU. EC, Brussels 2011.

¹⁵ UE-27 za rok 2011

Cele etapowe

Zabici:

rok	maksymalna liczba ofiar śmiertelnych
2014	3 150
2017	2 600

Ciężko ranni:

rok	maksymalna liczba ofiar ciężko rannych
2014	7 800
2017	6 700

Struktura programu

W nawiązaniu do głoszonej przez ONZ *Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* (patrz: Rozdział 2) Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i jego struktura interwencji opiera się na pięciu następujących filarach:

- bezpieczne zachowania uczestników ruchu
- bezpieczna infrastruktura drogowa
- bezpieczna prędkość
- bezpieczne pojazdy
- system ratownictwa i pomocy medycznej.

Skuteczna realizacja działań objętych w/w filarami uwarunkowana jest usprawnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Z tego powodu Program wskazuje także na te działania, które są kluczowe dla planowania, realizacji, koordynacji oraz monitorowania działań w poszczególnych jego filarach.

W każdym filarze, na podstawie diagnozy istniejącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wyróżniono kierunki działań priorytetowych (priorytety) będące odzwierciedleniem podstawowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, i uwarunkowań ich realizacji. Natomiast, każdy priorytet jest zbiorem działań obejmujących:

- Inżynierię i technologię – rozumiane jako stosowanie takich rozwiązań technicznych sieci drogowej, które podnoszą bezpieczeństwo dróg i sprawiają, że drogi wybaczą nieuniknione ludzkie błędy. To także rozwiązania techniczne w pojazdach chroniące kierowców, pasażerów i niechronionych uczestników ruchu oraz zmniejszające ewentualne szkody.
- Nadzór – rozumiany jako widoczny nadzór i kontrola, mające na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie od ich nieprzestrzegania.
- Edukację – rozumianą jako podnoszenie świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem jest zmiana postaw i zachowań na poziomie jednostki, ale także na poziomie danej społeczności lub na poziomie organizacyjnym.

Filar	Rodzaj działań		
	Edukacja	Nadzór	Inżynieria i technologia
Bezpieczny człowiek	Interwencje ujęte w kierunkach działań priorytetowych właściwych dla każdego filaru bezpieczeństwa		
Bezpieczne drogi			
Bezpieczna prędkość			
Bezpieczny pojazd			
Ratownictwo i opieka powypadkowa			

Działania będą uwarunkowane zmianami prawnymi oraz badaniami i wymianą doświadczeń.

4. Bezpieczny człowiek

Najważniejszym zadaniem systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. To człowiek jest podmiotem wszystkich działań w ramach podejścia *Bezpieczny system*. W różnych obszarach systemu działania te będą bezpośrednio lub pośrednio nakierowane na zmianę niebezpiecznych zachowań użytkowników dróg lub też ich ochronę przed niebezpiecznymi zachowaniami. Celem niniejszego rozdziału jest wskazanie tych działań, które w bezpośredni sposób odnoszą się do człowieka. Z racji osobnego rozważania problemów związanych z nadmierną prędkością (patrz: Rozdział 6) w ruchu drogowym kierunki działań prewencyjnych skierowanych na edukację i nadzór nad zachowaniami człowieka w odniesieniu do prędkości nie są uwzględniane w poniższym rozdziale.

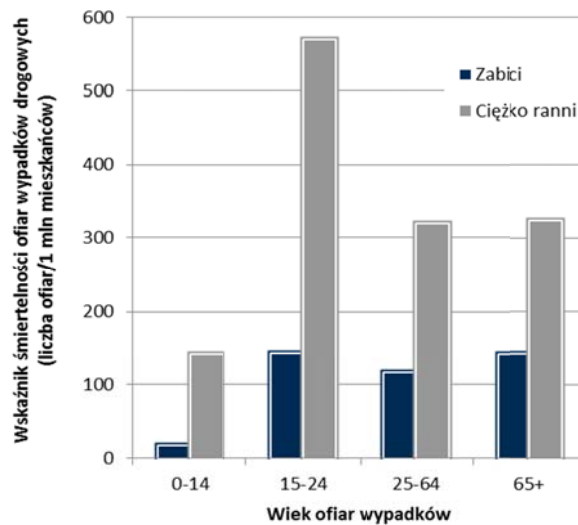
Fakty

Ofiary wypadków. Dane statystyczne (tablica 4.1) wskazują, że wśród ofiar śmiertelnych największą grupę stanowią piesi (34%), a następnie kierujący samochodami osobowymi (28%). Łącznie niechronieni uczestnicy ruchu (piesi, rowerzyści, motocykliści, motorowerzyści) stanowią niemal 50% wszystkich ofiar śmiertelnych. Z kolei, wśród ciężko rannych ofiar wypadków najwięcej jest kierujących i pasażerów samochodów osobowych (niemal 44%) oraz pieszych (28%). Jak wspomniano w rozdziale 1, na uwagę zasługują rowerzyści, stanowiący ok. 8% ofiar wypadków, podczas gdy ich udział w ruchu stanowi zaledwie ok. 1%. Wśród ofiar wypadków wzrasta też udział motocyklistów i motorowerzystów.

Polska zajmuje czołowe miejsce wśród najbardziej niebezpiecznych państw Unii Europejskiej pod względem poziomu zagrożenia pieszych w ruchu drogowym. Liczba pieszych - śmiertelnych ofiar wypadków drogowych przypadająca na 1 mln mieszkańców wynosiła u nas w roku 2011 aż 37 osób, podczas gdy w Holandii wskaźnik ten jest prawie dziesięciokrotnie mniejszy. Systematycznie wzrasta udział wypadków z pieszymi, w warunkach ograniczonej widzialności i wynosi ponad 70% w przypadku ofiar śmiertelnych, prawie 50% w przypadku ofiar ciężko rannych.

Tablica 4.1. Ofiary wypadków wg użytkowników dróg w 2011 roku

Rodzaj użytkownika drogi (ofiary wypadków)		Zabici	%	Ciężko ranni	%
Piesi		1408	33,6	3510	27,8
Kierujący	Ogółem, w tym:	1945	46,4	5760	45,7
	sam. osobowymi	1155	27,6	2843	22,5
	rowerami	313	7,5	1156	9,2
	motocyklami	271	6,5	890	7,1
	motorowerami	82	2,0	532	4,2
	sam. ciężarowymi i autobusami	101	2,4	250	2,0
	innymi pojazdami	23	0,5	89	0,7
Pasażerowie	Ogółem, w tym:	836	20,0	3343	26,5
	sam. osobowymi	742	17,7	2700	21,4
	innych pojazdów	94	2,2	643	5,1
Ogółem		4189	100	12613	100



Rysunek 4.1. Wskaźnik śmiertelności ofiar wypadków drogowych z podziałem na grupy wiekowe w 2011 roku

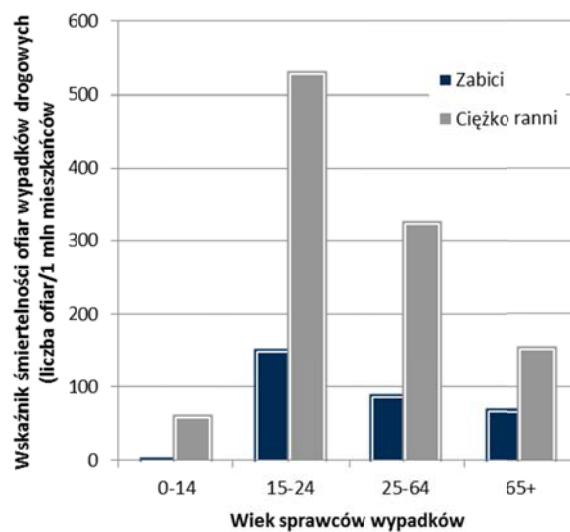
Najwyższe wskaźniki śmiertelności demograficznej (liczba ofiar śmiertelnych na 1 mln osób) występują wśród młodych uczestników ruchu, w wieku 15 – 24 lata, i osób starszych powyżej 65 roku życia. Bardzo wysokie wskaźniki ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych występują wśród młodych uczestników ruchu (rys. 4.1). W ciągu ostatnich dziesięciu lat nastąpiło istotne zmniejszenie wskaźnika śmiertelności demograficznej wypadków drogowych, z wyjątkiem grupy młodych kierowców (w wieku 20 – 24 lata).

Sprawcy. Wśród sprawców wypadków (tab. 4.2), najliczniejszą grupę stanowili kierowcy samochodów osobowych (67%), gdyż jest ich najwięcej w ruchu drogowym, następnie kierujący pozostałymi pojazdami (21%) oraz piesi (12%). Najliczniejszymi sprawcami wypadków drogowych spośród kierujących pojazdami są: kierujący samochodami osobowymi i ciężarowymi. Najwięcej wypadków z pieszymi, spowodowali kierujący samochodami osobowymi. Najczęstszymi przyczynami było nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieprawidłowe manewry i zbyt duża prędkość pojazdów.

Tablica 4.2. Wypadki wg rodzaju sprawcy w 2011 roku

Sprawcy wypadków		Wypadki	%	Zabici	%	Ciężko ranni	%
Piesi		4377	12,0	759	21,1	1349	11,7
Kierujący	Ogółem, w tym:	32138	88,0	2841	78,9	10143	88,3
	sam. osobowymi	24573	67,3	2097	58,3	7640	66,5
	rowerami	1854	5,1	143	4,0	520	4,5
	motocyklami	1160	3,2	183	5,1	521	4,5
	motorowerami	994	2,7	56	1,6	323	2,8
	sam. ciężarowymi i autobusami	2705	7,4	299	8,3	866	7,5
	innymi pojazdami	852	2,3	63	1,8	273	2,4

W stosunku do wielkości populacji, młodzi kierowcy są najczęstszymi sprawcami wypadków drogowych (rys. 4.2). Młodzi ludzie stanowią 14% populacji mieszkańców kraju, a grupa młodych kierowców powoduje wypadki, w których ginie 26% ogółu ofiar śmiertelnych.



Rysunek 4.2. Wskaźnik śmiertelności wypadków drogowych z podziałem na grupy wiekowe sprawców wypadków w 2011 roku

Nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu drogowego są istotną przyczyną wypadków drogowych. Do takich zachowań zalicza się: ryzykowne zachowania, jazda pod wpływem używek, niestosowanie zabezpieczeń przez uczestników ruchu drogowego.

Ryzykowne zachowania to przede wszystkim jazda z prędkością niedostosowaną do warunków ruchu (43% ofiar śmiertelnych), nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie i wymijanie (16%), nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (15%) oraz złe zachowania wobec pieszych (10%). Ponadto należy zwrócić uwagę na jazdę po niewłaściwej stronie jezdni (4%), kończąca się często zderzeniem czołowym oraz jazdę w stanie zmęczenia (4% ogółu ofiar śmiertelnych, a 7 % w przypadku autostrad i dróg ekspresowych).

W 2011 roku, nietrzeźwi użytkownicy dróg uczestniczyli w 12,4% ogółu wypadków, w których śmierć poniosło 559 osób (13,3% ogółu ofiar śmiertelnych). Podejmowane wcześniej działania spowodowały, że udział ofiar wypadków spowodowanych przez kierowców pod wpływem alkoholu należy do najniższych w UE.

Stosowanie środków ochronnych przez kierujących i pasażerów pojazdów to najprostsze zabezpieczenie przed tragicznymi skutkami wypadku. Brak systematycznych badań nie pozwala na ocenę aktualnego stanu stosowania urządzeń zabezpieczających. Oszacowania prowadzone na bazie badań prowadzonych na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2008 wskazują, że: 78% kierowców samochodów osobowych, 81% pasażerów z przodu i 51% pasażerów z tyłu używało pasów bezpieczeństwa. Ponadto 86 % dzieci było zabezpieczanych (foteliki lub pasy bezpieczeństwa). Brak natomiast jest informacji o zabezpieczeniach (hełmy, kaski) stosowanych przez motocyklistów, motorowerystów i rowerzystów.

Czynniki zagrożenia

Największe potencjalne źródło zagrożenia stanowią ludzkie błędy. Popełniają je uczestnicy ruchu ignorujący obowiązujące przepisy i korzystający z dróg w nieodpowiedzialny sposób. Tym samym stwarzają zagrożenie dla siebie i innych. W takich przypadkach niebezpieczne zachowania muszą być ograniczane przez efektywny nadzór i system sankcji. Błędy popełniają także uczestnicy ruchu przestrzegający przepisy i korzystający z dróg w rozważny sposób. *Bezpieczny system* ma minimalizować możliwość popełnienia błędu przez człowieka. Jeśli pomimo tego, błąd zostaje popełniony, to system ma chronić człowieka przed konsekwencjami.

Piesi. Najechanie na pieszego to najtragiczniejszy rodzaj wypadków na polskich drogach. Do tego rodzaju wypadków dochodzi gdy:

- pieszy porusza się wzdłuż drogi i jako niechroniony, często niewidoczny, potrącony jest przez jadące pojazdy,
- pieszy przekracza jezdnię drogi, po której poruszają się pojazdy z dużą prędkością.

Okolicznościami sprzyjającymi szczególnie wysokiemu ryzyku pieszych w Polsce są:

- niski poziom edukacji pieszych i kierowców, nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego przez pieszych oraz kierujących pojazdami wobec pieszych a także brak partnerstwa na drodze, przejawiający się okazywaniem wyższości kierowców pojazdów w stosunku do niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów),
- nieodpowiednie planowanie i organizacja przestrzeni miejskiej i osiedlowej, niekorzystna lokalizacja obiektów generujących ruch pieszy,
- duża prędkość pojazdów w miejscach przebywania pieszych, a także mała liczba zastosowanych środków inżynierskich służących ochronie pieszego (chodniki, azyle, sygnalizacja świetlna),
- mała widoczność pieszych, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności (noc, mgła, opady deszcz lub śniegu) spowodowana nieużywaniem elementów odblaskowych lub niedostatecznym oświetleniem przejść dla pieszych.

Do najczęstszych błędów popełnianych przez pieszych należą:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem,
- przechodzenie w niedozwolonym miejscu,
- wejście na jezdnię zza pojazdu lub przeszkody,
- przejście na czerwonym świetle,
- bycie niewidocznym na drodze po zmierzchu lub w warunkach ograniczonej widzialności.

Kierowcy i pasażerowie pojazdów. Okolicznościami sprzyjającymi szczególnie wysokiemu ryzyku niebezpiecznych zachowań kierujących pojazdami w ruchu drogowym w Polsce są:

- niski poziom edukacji kierowców,
- kierowanie pojazdem po spożyciu alkoholu i innych substancji odurzających,
- zmęczenie i rozproszenie uwagi (np. telefony komórkowe),
- niska świadomość zagrożeń związanych z nieużywaniem zabezpieczeń w pojeździe (pasy, foteliki),
- agresywny styl jazdy i brawura.

Do najczęstszych błędów popełnianych przez kierowców należą:

- nieudzielanie pierwszeństwa,
- niezachowanie bezpiecznej odległości,
- niezachowanie ostrożności przy dojeżdżaniu do przejścia dla pieszych,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (patrz: Rozdział 6),
- przejazd na czerwonym świetle,
- nieprawidłowe wyprzedzanie (w tym wyprzedzanie „na trzeciego”),
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami.

Dodatkowymi okolicznościami zwiększającymi ryzyko wypadków i ich ciężkości są:

- młody wiek (skłonność do brawurowych zachowań),
- starszy wiek (ograniczenia psychofizyczne),
- skłonności do kompensacji ryzyka (nadmierna wiara w technologię).

Priorytety i kierunki działań

Diagnoza stanu obecnego oraz doświadczenia wzorcowych krajów Unii Europejskiej prowadzą do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze *Bezpieczny człowiek*:

- Priorytet 1 – Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego,
- Priorytet 2 – Ochrona uczestników ruchu drogowego.

Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego ma na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych. Cel ten będzie osiągnięty głównie przez kierunki działań związane z edukacją oraz nadzorem nad ruchem drogowym. Należy podkreślić, że w tym priorytecie nadzór nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego ma charakter działań prewencyjnych, czyli zniechęcających do niebezpiecznych zachowań (np. świadomość nieuchronności kary) (tabl. 4.3). Obie kategorie działań mają na celu zmianę zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Są to:

- piesi (w tym dzieci i osoby starsze),
- kierowcy i pasażerowie pojazdów,
- rowerzyści,
- motocykliści i motorowerzyści.

Ochrona uczestników ruchu drogowego ma na celu prowadzenie działań o charakterze zabezpieczającym. W odróżnieniu od poprzednich działań, ukierunkowanych na zmianę zachowań uczestników ruchu drogowego, należy zapewnić im bezpieczeństwo poprzez systemy, których oni sami nie kontrolują, a czasem nie są nawet świadomi ich istnienia. Do tych działań zaliczane są głównie: działania inżynierskie (kształtowanie bezpiecznych dróg i ich otoczenia), rozwój nowoczesnej technologii (systemy bezpieczeństwa w pojazdach), działania kontrolno-nadzorcze oraz informacyjne (Tabl. 4.3).

Tablica 4.3. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Bezpieczny człowiek*

Priorytet	Kierunek działań		
	inżynieria i technologia	nadzór i sankcje	edukacja
Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego		<ul style="list-style-type: none"> • Usprawnienie systemu nadzoru zachowań uczestników ruchu drogowego pod kątem poczucia powszechności kontroli i nieuchronności kary; • Wprowadzenie tzw. okresu próbnego dla początkujących kierowców. 	<ul style="list-style-type: none"> • Edukacja szkolna kształtująca postawy zachęcające do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym; • Wprowadzanie do systemu szkolenia kierowców zagadnień związanych z konsekwencjami niebezpiecznych zachowań; • Prowadzenie kampanii informacyjnych i promujących bezpieczne zachowania.
Ochrona uczestników ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> • Upowszechnienie i wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu drogowego (infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, wybaczone otoczenie drogi); • Wprowadzenie dla kierowców zawodowych obowiązku stosowania „alkomatów” blokujących rozruch samochodu; • Modernizacja systemu automatycznego nadzoru prędkości. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uporządkowanie kompetencji instytucji zajmujących się nadzorem nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego; • Rozbudowa i unowocześnianie nadzoru nad kontrolą zachowań w ruchu drogowym. 	<ul style="list-style-type: none"> • Komunikowanie o podjętych działaniach i ich skutkach.

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego są działania legislacyjne i wsparcie wynikające z badań i wymiany doświadczeń.

Działania legislacyjne

- Nowelizacja aktów prawnych związanych z zagadnieniem kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. W tym:
 - Zapewnienie bezpieczeństwa rowerzystów (w tym wprowadzenie jednolitego systemu edukacji komunikacyjnej w szkołach).
 - Zapewnienie bezpieczeństwa młodych kierowców (poprzez wprowadzenie tzw. okresu próbnego wiążącego się z: zerowym dopuszczalnym poziomem alkoholu w organizmie, obowiązkiem dodatkowego szkolenia praktycznego i teoretycznego, wyższymi sankcjami za wykroczenia drogowe).
- Nowelizacja aktów prawnych w zakresie ochrony uczestników ruchu drogowego, w tym:
 - Wzmocnienie ochrony pieszych (m.in. weryfikacja zasad pierwszeństwa na przejściach dla pieszych).
 - Wprowadzenie zerowego dopuszczalnego poziomu alkoholu w organizmie dla zawodowych kierowców oraz obowiązku stosowania urządzeń blokujących rozruch pojazdu przez osoby pod wpływem alkoholu.

Badania i wymiana doświadczeń

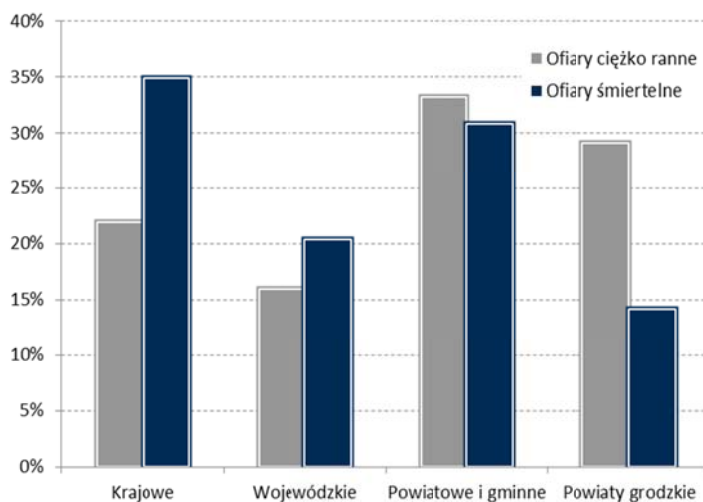
- Monitorowanie trendów zmian zachowań pieszych, rowerzystów i motocyklistów oraz wpływu na bezpieczeństwo tych grup uczestników ruchu drogowego (prędkość, pasy, kaski, wjazd na czerwonym świetle).
- Ocena skuteczności działań i zastosowanych środków w osiągnięciu celów związanych z ochroną poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego.
- Budowa systemu zbierania danych o zachowaniach w ruchu drogowym.

5. Bezpieczne drogi

Błędy infrastruktury drogowej to jedna z głównych przyczyn powstawania wypadków drogowych i ich ciężkości (ofiar rannych i śmiertelnych). W raportach powypadkowych stan infrastruktury drogowej rzadko podawany jest jako bezpośrednia przyczyna wypadków, jednak to nieprawidłowości na drogach sprzyjają popełnianiu przez uczestników ruchu błędów, stając się tym samym bardzo ważną pośrednią przyczyną wypadków. Istotne zagrożenie stwarzają także przeszkody w otoczeniu dróg, potęgując skutki wypadków.

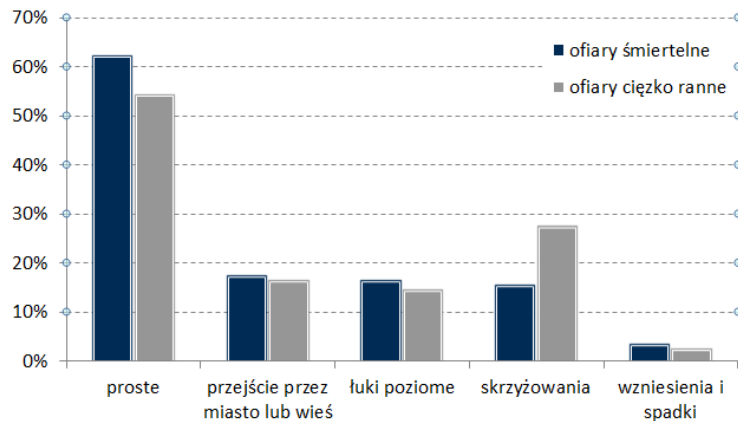
Fakty

Sieć dróg publicznych w Polsce wynosi ogółem ok. 383 300 km, natomiast zamiejska sieć dróg krajowych (będąca pod zarządem GDDKiA) liczy ok. 18 500 km, co stanowi ok. 5% ogółu dróg publicznych, należy przy tym pamiętać, że właśnie ta sieć drogowa przenosi ok. 30% całego ruchu drogowego. W 2011 roku zarejestrowano: na drogach krajowych 1458 ofiar śmiertelnych i 2750 ofiar ciężko rannych (odpowiednio 22% wszystkich ofiar śmiertelnych, 35% wszystkich ofiar ciężko rannych), na drogach wojewódzkich 852 ofiary śmiertelne i 2006 ofiar ciężko rannych (odpowiednio 20% i 16%), na drogach w powiatach grodzkich 591 ofiar śmiertelnych i 3651 ofiar ciężko rannych (odpowiednio 14% i 29%) oraz łącznie na drogach powiatowych i gminnych 1288 ofiar śmiertelnych i 4183 ofiar ciężko rannych (odpowiednio 31% i 33%) (rys. 5.1). Tak duża koncentracja ofiar śmiertelnych na drogach krajowych, w stosunku do ich udziału w całej sieci dróg wymaga poświęcenia im szczególnej uwagi.



Rysunek 5.1. Lokalizacja wypadków wg kategorii dróg

Analizując występowanie wypadków na całej sieci dróg w Polsce wg odcinka zarejestrowano: na odcinkach dróg tranzytowych przechodzących przez miejscowości 17% ofiar śmiertelnych i 16% ofiar ciężko rannych, na skrzyżowaniach 15% ofiar śmiertelnych i 27% ofiar ciężko rannych, na łukach poziomych 16% ofiar śmiertelnych i 14% ofiar ciężko rannych (rys. 5.2).



Rysunek 5.2. Lokalizacja wypadków wg miejsca występowania na drogach krajowych

Spośród wszystkich rodzajów wypadków drogowych najczęściej dochodziło do zderzeń bocznych – 28% wszystkich wypadków, jednak najwięcej osób ginie w wyniku najechania na pieszego – 33%. Kolejnym palącym problemem jest bardzo duża liczba zderzeń czołowych ze skutkiem śmiertelnym – 18% wszystkich ofiar śmiertelnych oraz najechania na twardą przeszkodę w otoczeniu drogi – drzewo, słup/znak – 17%. Z powyższego wynika, iż otoczenie i wyposażenie dróg jest w dalszym ciągu niewłaściwe. Przeszkody zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego nie są w dostatecznym stopniu eliminowane, brak jest dostatecznego wyposażenia dróg w urządzenia bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, nie są podejmowane w wystarczającym zakresie działania zmierzające do ograniczenia liczby najcięższych w skutkach zderzeń czołowych (dane za rok 2011).

Biorąc pod uwagę dodatkowe okoliczności i przyczyny wypadków drogowych na polskich drogach w roku 2011 wyróżniono następujące problemy:

- wypadki w porze ograniczonej widoczności – 51% ofiar śmiertelnych, ryzyko wystąpienia wypadku w nocy jest o ponad 60% większe niż w ciągu dnia, a w przypadku pieszych na drogach zamiejskich aż 8 razy większe niż w ciągu dnia. Wyraźnie wzrasta w nocy także ryzyko wypadków najechania pojazdu na przeszkodę,
- wypadki z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego – 13% ofiar śmiertelnych.

Odcinki o ryzyku dużym i bardzo dużym to ponad 73% całej długości sieci dróg krajowych (w odniesieniu liczby ofiar śmiertelnych do pracy przewozowej), co potwierdza bardzo zły poziom bezpieczeństwa. Należy zwrócić uwagę, że dotyczy to dróg krajowych, na których wdraża się najwięcej działań poprawiających bezpieczeństwo, ale nadal nie są to działania prowadzone w wystarczającym zakresie.

Czynniki zagrożenia

Oddziaływanie drogi na stan bezpieczeństwa ruchu jest uzależnione od specyfiki sieci drogowej, odniesionej do obszaru całego kraju jak i poszczególnych województw i miast. W procesie rozwoju systemu transportowego, istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają działania planistyczno-projektowe. Nieuwzględnienie czynnika bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie planistycznym jest pierwotną przyczyną powstawania zjawisk niekorzystnie wpływających na to bezpieczeństwo. Należą do nich:

- brak lub niski poziom integracji transportu zbiorowego, co powoduje gwałtowne zmniejszanie się udziału podróży transportem zbiorowym,
- wielofunkcyjność przeważającej części głównych dróg i ulic, mieszana struktura potoków pojazdów na drogach (szybkie samochody osobowe i ciężarowe, ciągniki, rowery i ruch pieszy),

- lokalizacja szkół, placów zabaw i centrów obsługi w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu, stanowiących barierę dla dużych potoków pieszych zmierzających do tych obszarów;
- brak dobrze zorganizowanych parkingów samochodowych i rowerowych w pobliżu przystanków, zachęcających do jazdy systemem "Park and Ride" (dojazd samochodem do przystanku transportu zbiorowego, i dalej jazda do celu),
- lokalizowanie terminali baz transportowych i innych obiektów wywołujących ruch ciężarowy w obszarach zabudowy mieszkaniowej,
- brak (poza krótkimi odcinkami) układów dróg rowerowych łączących obszary mieszkaniowe z dworcami i przystankami, obszarami usług i rekreacji,
- praktyka projektowania dróg, ulic i skrzyżowań bez ich właściwego powiązania z rzeczywistością pełnionymi funkcjami (negatywnym przykładem jest stosowanie w miastach rozwiązań stosowanych na drogach zamiejskich, preferujących duże promienie skrętu, nadmierne szerokości jezdni),
- niekorzystna dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lokalizacja wielkopowierzchniowych centrów handlowych i nieprawidłowe ich powiązania z układem transportowym,
- próby naprawiania złych rozwiązań planistycznych lub geometrycznych skomplikowaną organizacją ruchu, co powoduje tzw. *przeznakowanie drogi*.

Niektóre z powyższych zjawisk wynikają z niejasno sformułowanych wytycznych projektowania dróg i ulic lub braku materiałów pomocniczych propagujących rozwiązania uznane za przykład dobrej praktyki projektowo-planistycznej. Konieczne jest jednak przekształcanie istniejącej sieci drogowej w celu minimalizacji negatywnych skutków (zwłaszcza związanych z bezpieczeństwem użytkowników dróg) błędów planistycznych i projektowych. Do mankamentów istniejącej sieci drogowej, będących źródłami największych zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego należą m.in.:

- niewielki udział dróg o najwyższym standardzie technicznym (autostrady i drogi ekspresowe),
- brak obwodnic wielu miast i miejscowości,
- braki w urządzeniach dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (chodniki, drogi dla rowerów),
- nieprawidłowo dobrane przekroje dróg (nieprawidłowe: jednojezdniowa czteropasowa i jednojezdniowa z szerokimi pobocznymi utwardzonymi),
- zbyt mały udział bezpiecznych skrzyżowań (np. typu małe rondo lub z sygnalizacją świetlną),
- brak fizycznych środków uspokojenia ruchu (np. typu progi zwalniające, azyle na przejściach dla pieszych, zmiana podłużnego kształtu drogi)
- otoczenie dróg niespełniające standardów technicznych i bezpieczeństwa (np. drzewa, słupy),
- brak spełniania standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego przy wykonywaniu odnow nawierzchni drogowych,
- zbyt niski stopień wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w ramach zarządzania ruchem drogowym (np. znaki zmiennej treści, systemy sterowania ruchem, systemy informacji o stanie dróg i ich zatłoczeniu).

Priorytety i kierunki działań:

Aby poprawić stan bezpieczeństwa infrastruktury transportu drogowego należy ukierunkować działania na dwa główne priorytety filaru „Bezpieczna droga”:

- Priorytet 1 - Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym
- Priorytet 2 - Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym ma na celu zmniejszenie liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami sieci drogowej, szczególnie:

- wypadków z pieszymi i rowerzystami,

- zderzeń czołowych,
- wypadnięcia z drogi,
- zderzeń bocznych i tylnych,
- wypadków w porze nocnej.

Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ma na celu eliminację zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w czasie eksploatacji infrastruktury drogowej. Cel ten będzie osiągnięty poprzez budowę odpowiednich narzędzi i opracowanie procedur umożliwiających wdrażanie poszczególnych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej:

- ocena wpływu drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dokumentacji projektowej,
- klasyfikacja odcinków niebezpiecznych,
- kontrola infrastruktury drogowej pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto istotne będzie wdrażanie nowoczesnych środków zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na sieci drogowej z wykorzystaniem Inteligentnych Systemów Transportu (tabl. 5.1).

Tablica 5.1. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Bezpieczne drogi*

Priorytet	Kierunek działań		
	inżynieria i technologia	nadzór	edukacja
<p>Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Przekształcanie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania jej hierarchicznej struktury • Rozwój koncepcji i praktyczne wdrożenie tzw. „dróg samo-objaśniających” charakteryzujących się: łatwo rozpoznawalną funkcją i sposobem użytkowania, segregacją ruchu z uwagi na użytkowników i prędkość • Rozwój koncepcji i praktyczne wdrożenie tzw. „dróg wybaczących”, pozbawionych niebezpiecznych przeszkód bocznych oraz wyposażonych w środki bezpieczeństwa biernego. • Usuwanie błędów infrastruktury drogowej powodujących powstawanie miejsc koncentracji wypadków tj. tzw. „czarnych punktów” oraz odcinków o największym ryzyku wystąpienia ofiary śmiertelnej. • Wdrożenie środków zmierzających do redukcji wypadków spowodowanych zderzeniami czołowymi poprzez rozdzielanie kierunków ruchu i umożliwianie manewrów bezpiecznego wyprzedzania • Rozwój urządzeń dla ruchu pieszego i rowerzystów oraz wprowadzenie standardów ich utrzymania, ułatwiających ruch pieszych i rowerzystów bez barier oraz 	<ul style="list-style-type: none"> • Wdrożenie procedury nadzoru zabezpieczenia stref robót drogowych • Optymalizacja systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym • Rozbudowa i uruchomienie sieci stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów w ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> • Upowszechnienie wiedzy i tzw. dobrych praktyk poprzez podręczniki i zalecenia z rekomendowanymi rozwiązaniami, • Opracowanie i wdrożenie jednolitego systemu szkolenia dla przedstawicieli Policji

	<p>z zapewnieniem jego bezpieczeństwa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wdrożenie infrastrukturalnych środków uspokojenia ruchu wspierających zarządzanie prędkością. • Wprowadzanie bardziej bezpiecznych, nowych rozwiązań infrastrukturalnych w odniesieniu do skrzyżowań i przekrojów poprzecznych drogi. • Weryfikacja istniejącego oznakowania oraz wprowadzenie wysokich standardów jego stosowania pod kątem bezpieczeństwa • Wdrażanie środków infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dróg w porze ograniczonej widoczności • Obligatoryjne zapewnienie standardów bezpieczeństwa przy wszystkich przebudowach i modernizacjach istniejących dróg • Wprowadzenie standaryzacji stosowanych rozwiązań 		
<p>Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wdrażanie środków ITS w nadzorze i kierowaniu ruchem drogowym – informacja o stanie ruchu i ostrzeganie, zwiększenie zastosowania znaków zmiennej treści, systemy nadzoru nad ruchem w strefach zagrożeń, nowe systemy sterowania ruchem na skrzyżowaniach, nadzór prędkości, wykrywanie zdarzeń drogowych • Rozwój baz danych wraz z doskonaleniem technik lokalizacji zdarzeń drogowych 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozszerzenie wykonywania procedur oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego również na drogi poza siecią TEN-t. • Powszechne wdrożenie audytu bezpieczeństwa ruchu i przeglądów dróg z uwagi na ich bezpieczeństwo na całej sieci dróg w Polsce. (wdrażanie etapowe) • Opracowanie i wdrożenie systemu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci i koncentracje wypadków śmiertelnych, • Opracowanie systemu okresowych 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój systemu szkolenia audytorów. • Opracowanie i wdrożenie jednolitego systemu szkolenia i egzaminowania osób wykonujących ocenę wpływu drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego. • Opracowanie i wdrożenie jednolitego systemu szkolenia osób dokonujących klasyfikacji odcinków dróg, a także osób przeprowadzających okresowe kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych.

		kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wpływu prowadzenia robót drogowych na to bezpieczeństwo.	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Uwarunkowania

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z infrastrukturą drogową są działania legislacyjne, systemowe i wsparcie wynikające z badań i wymiany doświadczeń.

Działania legislacyjne

- Ocena i wprowadzenie zmian w przepisach prawnych w zakresie budowy i przebudowy dróg oraz zarządzania ruchem. Zmiany te powinny usunąć niedoskonałości dotychczasowych przepisów, w tym ich struktury oraz wprowadzić współczesne kryteria i wymagania bezpieczeństwa ruchu;
- Ocena i wprowadzenie zmian w przepisach prawnych w zakresie planowania infrastruktury drogowej i sporządzania planów zagospodarowania terenu. Zmiany te powinny usunąć niedoskonałości dotychczasowych przepisów oraz wprowadzić współczesne kryteria i wymagania bezpieczeństwa ruchu.
- Opracowanie i wdrażanie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakim muszą odpowiadać odpowiednie klasy dróg, w tym drogi podlegające odnowie nawierzchni i innym zabiegom modernizacyjnym,

Badania i wymiana doświadczeń

- Opracowanie i wdrożenie programu badań naukowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jako podstawy do racjonalnego i skutecznego wdrażania działań na rzecz jego poprawy i zarządzania systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Permanentne oceny skuteczności typowych i nietypowych infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu wraz z formułowaniem zaleceń do praktyki planistycznej i projektowej,
- Badania wpływu różnych elementów infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu wraz z rozwojem modeli prognozowania tego bezpieczeństwa,
- Szczegółowe diagnozy zagrożeń dla różnych rodzajów wypadków (z pieszymi, zderzeń czołowych, wypadnięć pojazdów z jezdni, zdarzeń bocznych i tylnych) z oceną skuteczności różnych środków poprawy bezpieczeństwa,
- Badania wpływu stosowania środków ITS na bezpieczeństwo ruchu drogowego w warunkach krajowych wraz z praktycznymi rekomendacjami i oceną skuteczności środków oraz zintegrowanie stosowania środków ITS z praktyką planistyczną i projektową
- Budowa zintegrowanej bazy danych o wypadkach, drogach, ruchu i danych uzupełniających do bieżącego monitoringu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz badań naukowych

Inne

- Kontynuowanie realizacji *Programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015* oraz opracowanie nowego programu budowy dróg krajowych na lata 2016-2020.

6. Bezpieczna prędkość

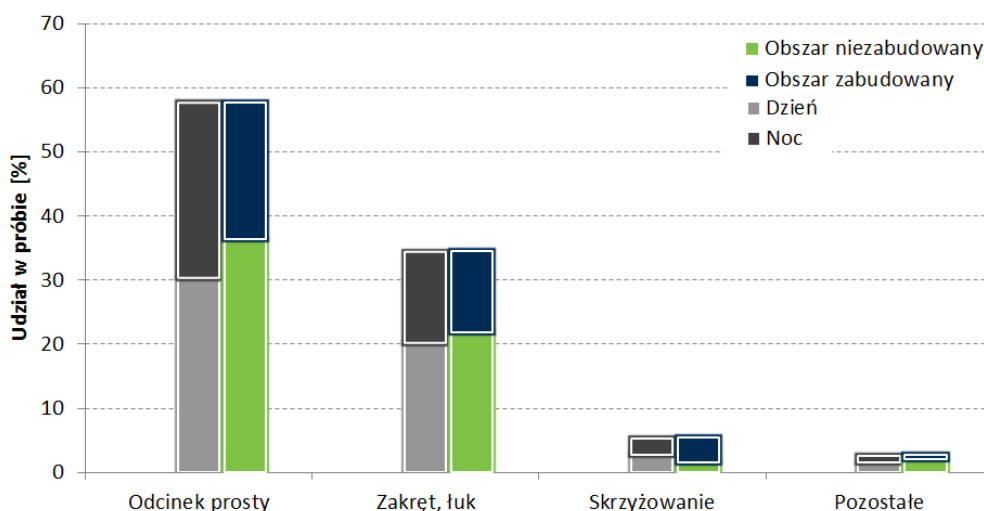
Prędkość jest kluczowym czynnikiem wpływającym na prawdopodobieństwo i skutki wypadków drogowych. Prawie połowa kierowców w Polsce przekracza dozwolone limity prędkości, a nadmierna bądź niedostosowana do warunków na drodze prędkość jest przyczyną prawie jednej trzeciej wypadków śmiertelnych.

Fakty

Wyniki badań prowadzonych na drogach krajowych dotyczących poziomu respektowania ograniczeń prędkości w Polsce dają tragiczny obraz, z którego wynika, że lokalne ograniczenia prędkości respektowane są w znikomym zakresie. Ponad 50% kierowców przekracza dopuszczalne limity prędkości, a najgorsza sytuacja panuje na odcinkach przechodzących przez małe i średnie miejscowości gdzie ponad 85 % kierowców przekracza te limity¹⁶. Nadmierna bądź niedostosowana do warunków na drodze prędkość była bezpośrednią lub pośrednią przyczyną wypadków, w których w roku 2011 zginęło 1232 osoby (tj. prawie 30 % ofiar śmiertelnych), a 3451 osób było ciężko rannych (27,5 % ogółu ofiar ciężko rannych).

Wypadki związane z nadmierną prędkością cechują się znacznie większą ciężkością – średnia liczba ofiar śmiertelnych przypadających na jeden wypadek w tej grupie jest o ponad 25% od większa liczby zabitych przypadających na jeden wypadek ogółem.

Najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych nadmierną prędkością (40 %) ma miejsce na drogach powiatowych i gminnych, 25 % na drogach krajowych, 20 % na drogach wojewódzkich i 10 % na drogach w powiatach grodzkich. Jednak, biorąc pod uwagę długość i obciążenie ruchem, największe ryzyko bycia ofiarą śmiertelną w wyniku wypadku związanego z nadmierną prędkością występuje na drogach krajowych i drogach wojewódzkich.

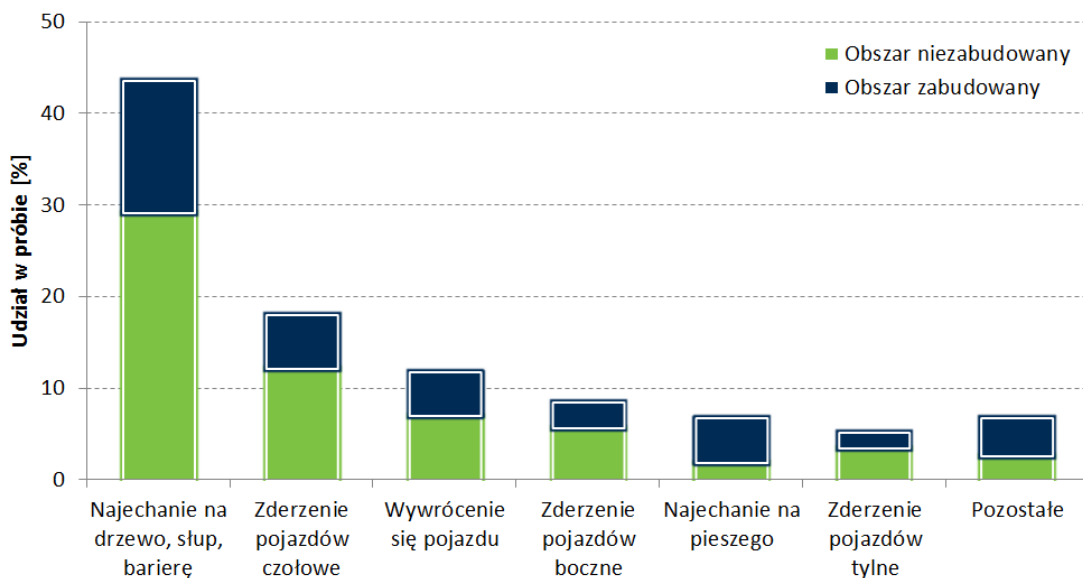


Rysunek 6.1 Rozkłady udziału ofiar śmiertelnych w wypadkach związanych z nadmierną prędkością z podziałem na elementy drogi, porę doby i rodzaj obszaru

Struktura ofiar śmiertelnych w wypadkach, których przyczyną była nadmierna prędkość wskazuje, że tego rodzaju wypadki występują głównie (rys.6.1):

¹⁶ Gaca S., Jamroz K., Ząbczyk K. i inni: *Ogólnokrajowe studium pomiarów prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa*. W ramach SPOT. Raport Okresowy nr 2. Konsorcjum: SIGNALCO Kraków – TRAFIK Gdańsk – BIT Poznań. Kraków – Gdańsk – Poznań 2006

- na odcinkach prostych (58% ofiar śmiertelnych) i na łukach poziomych (33% ofiar śmiertelnych); łuki poziome należy uznać zatem za najbardziej niebezpieczne elementy dróg, ponieważ udział długości łuków, w całej sieci dróg, jest znacznie mniejszy niż odcinków prostych,
- w porze dziennej rejestruje się 55% ofiar śmiertelnych, a 45% w porze nocnej; jednakże biorąc pod uwagę, że w porze nocnej, ruch stanowi około 28% ruchu dobowego, to właśnie w nocy istnieje większe ryzyko utraty życia,
- 61% śmiertelnych ofiar wypadków, spowodowanych nadmierną prędkością, występuje w obszarach niezabudowanych. Jest to spowodowane tym, że na tych obszarach rozwijane są znacznie większe prędkości.



Rysunek 6.2. Rozkład udziału ofiar śmiertelnych w wypadkach związanych z nadmierną prędkością z podziałem na rodzaje wypadków

Najczęstszymi rodzajami wypadków śmiertelnych związanymi z nadmierną prędkością są (rys. 6.2): najechanie na drzewo lub słup (43% ofiar śmiertelnych), zderzenie czołowe (18 % ofiar śmiertelnych), wywrócenie się pojazdu (11 % ofiar śmiertelnych).

Czynniki zagrożenia

Wyższa prędkość jazdy powoduje zawężenie i wydłużenie się pola obserwacji, skrócenie czasu na przetworzenie informacji i podjęcie właściwych decyzji przez kierowcę. Wydłuża się także droga hamowania, a więc maleje szansa na uniknięcie zderzenia. W rezultacie duża prędkość jazdy powoduje większe prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku i poważniejszych jego skutków. Jest to spowodowane tym, że w trakcie zderzenia z przeszkodą lub innym pojazdem wyzwala się większa niszcząca energia.

Relację pomiędzy zmianą średniej prędkości, a spowodowaną tym zmianą liczby wypadków doskonale obrazuje upowszechniony i rozwinięty w 2004 r. przez G. Nilssona tzw. „power model”, z którego wynika, że już 5-procentowy wzrost średniej prędkości pojazdu prowadzi do (szacunkowego), 10-procentowego wzrostu liczby wszystkich wypadków oraz do 20-procentowego wzrostu liczby wypadków śmiertelnych¹⁷.

Liczne doświadczenia wskazują, że 90-procentowe prawdopodobieństwo bycia ofiarą śmiertelną wypadku drogowego, występuje w przypadku:

¹⁷ G. Nilsson, *Traffic Safety Dimensions and the Power Model do Describe the Effect of Speed on Safety*, Lund Institute of Technology, 2004

- najechania na pieszego lub rowerzystę przy prędkości > 50 km/h,
- zderzenia bocznych pojazdów przy prędkości > 70 km/h,
- zderzenia czołowego pojazdów lub najechania na drzewo przy prędkości > 90 km/h.

Mimo prowadzenia wielu działań, poziom zagrożenia poważnymi wypadkami jest nadal wysoki. Niewystarczająca skuteczność dotychczasowych działań w tym zakresie wynika przede wszystkim z:

- chęci szybkiego poruszania się kierowców po drogach,
- skłonności do ryzyka w ruchu drogowym i wynikającego z tego społecznego przyzwolenia na jazdę z dużą prędkością,
- małego prawdopodobieństwa wykrycia popełnionego wykroczenia, spowodowanego brakiem powszechnej możliwości stosowania metody automatycznego nadzoru nad prędkością,
- niewielkiego jeszcze zakresu stosowania skutecznych środków uspokajania ruchu (małe ronda, garby, zwężenia, itp.),
- błędnych rozwiązań w prowadzeniu dróg tranzytowych przez małe miasta i wioski,
- braku dostatecznej hierarchizacji dróg przy niekorzystnej strukturze rodzajowej potoku pojazdów (samochody osobowe, samochody ciężarowe, ciągniki itp.) powodującej duże zapotrzebowanie na wyprzedzanie, kończące się bardzo często ryzykownym manewrem wyprzedzania i wypadkiem drogowym.

Priorytety i kierunki działań

Diagnoza stanu obecnego oraz doświadczenia wzorowych pod względem troski o bezpieczeństwo ruchu krajów Unii Europejskiej, prowadzą do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze *Bezpieczna prędkość*:

- Priorytet 1 – Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością,
- Priorytet 2 – Usprawnienie systemu zarządzania prędkością.

Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością ma na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych uczestników ruchu drogowego. Cel ten będzie osiągnięty głównie przez kierunki działań związane z edukacją oraz nadzorem nad ruchem drogowym (tabl. 6.1).

Usprawnienie zarządzania prędkością ma na celu utrzymanie prędkości pojazdów na drogach różnej kategorii, zgodnej z prędkością dopuszczalną przepisami i znakami drogowymi. Racjonalne zarządzanie prędkością polega na:

- ustanowieniu ogólnych i lokalnych limitów prędkości, biorących pod uwagę różne czynniki (uksztaltowanie drogi, prędkość projektowa, użytkownicy dróg, otoczenie drogi),
- wymuszeniu stosowania się kierujących pojazdami do ustanowionych limitów prędkości poprzez zastosowanie:
 - środków nadzoru i restrykcji (automatyzacja nadzoru nad ruchem),
 - środków planistycznych i drogowych (uspokajanie ruchu, hierarchizacja dróg, separacja różnych rodzajów ruchu).

Cel ten będzie osiągnięty głównie przez kierunki działań związane z edukacją, nadzorem oraz inżynierią i technologią (tabl. 6.1).

Tablica 6.1. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Bezpieczna prędkość*

Priorytet	Kierunek działań		
	inżynieria i technologia	nadzór	edukacja
Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością	<ul style="list-style-type: none"> • Wdrożenie środków uspokojenia ruchu. • Strefowanie prędkości w obszarach zabudowy. • Wykorzystanie urządzeń ITS wspierających zarządzanie prędkością. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modyfikacja systemu karania kierowców • Zmniejszenie tolerancji przekroczeń prędkości. 	<ul style="list-style-type: none"> • Edukacja szkolna kształtująca postawy negujące przekraczanie prędkości; • Wprowadzanie do szkolenia kierowców metod kształtujących nawyki jazdy z bezpieczną prędkością. • Prowadzenie kampanii informacyjnych o nadzorze nad prędkością, w tym także promujących defensywny styl jazdy. • Zachęcanie do jazdy z bezpieczną prędkością.
Usprawnienie systemu zarządzania prędkością	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie wytycznych, zasad oraz dobrych praktyk projektowania dróg pod kątem prędkości. • Rozbudowa i przekształcanie sieci drogowej w celu uzyskania jej hierarchizacji. • Ujednolicenie zasad stosowania ograniczeń prędkości. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa i unowocześnianie nadzoru nad kontrolą prędkości prowadzonego przez Policję • Rozbudowa systemu automatycznego nadzoru nad kontrolą prędkości działającego pod nadzorem GITD. • Uporządkowanie kompetencji instytucji zajmujących się nadzorem nad prędkością. 	<ul style="list-style-type: none"> • Komunikowanie o podjętych działaniach i ich skutkach w zakresie prędkości.

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z prędkością są działania legislacyjne i wsparcie wynikające z badań i wymiany doświadczeń.

Działania legislacyjne

- Nowelizacja aktów prawnych odnoszących się do prędkości pojazdów, w tym modyfikacja trybu karania naruszeń w ruchu drogowym związanych z nadmierną prędkością.

Badania i wymiana doświadczeń

- Monitorowanie trendów i zmian zachowań kierujących w powiązaniu z różnymi środkami oddziaływania na prędkość.
- Ocena skuteczności działań i zastosowanych środków w osiągnięciu celów związanych z prędkością.

7. Bezpieczny pojazd

Pojazd, jego wyposażenie i stan techniczny, jako jedyna przyczyna zdarzenia drogowego występują w ok. 2% wypadków, a jako jedna z 3 przyczyn w 8-12% wypadków¹⁸. Innymi słowy, stosunkowo rzadko pojazd jest główną przyczyną wypadku, choć często jego stan techniczny jest czynnikiem towarzyszącym i znacząco wpływa na jego ciężkość.

Fakty



Rysunek 7.1. Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu w 2011 r.

Wg oficjalnych danych statystycznych dotyczących zarejestrowanych pojazdów (stan na koniec 2011 r.) w Polsce było około 24 mln pojazdów samochodowych i motorowerów, w tym około 18 mln samochodów osobowych oraz ponad 3 mln samochodów ciężarowych.¹⁹ Szacunki Instytutu Transportu Samochodowego²⁰ wskazują, że w roku 2009 średni wiek eksploatowanego pojazdu w Polsce wyniósł 12 - 13 lat.

Dla porównania: średni wiek samochodu w Szwecji wynosi prawie 10 lat, w Finlandii – ponad 11, a w USA – 11 lat.²¹ Z badań wynika, że średnia liczba istotnych dla bezpieczeństwa usterek rośnie wraz z wiekiem pojazdu. Jednocześnie można zauważyć że im starszy samochód tym liczba usterek wpływająca na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest większa.

Czynniki zagrożenia

Bezpieczeństwo pojazdów nie jest dominującym problemem z punktu widzenia przyczyn powstawania wypadków drogowych w Polsce. Ma na to na pewno wpływ stałe doskonalenie

¹⁸ K. Rumar. *The Role of Perceptual and Cognitive Filters in Observed Behavior, Human Behavior in Traffic Safety*, eds. L. Evans and R. Schwing, Plenum Press, 1985.

¹⁹ GUS, *Transport – wyniki działalności w 2011r.*; s. 137,138

²⁰ Balke I., Balke M. *Badanie struktury ilościowej parku samochodowego w Polsce z uwzględnieniem marek i wieku wybranych rodzajów pojazdów według stanu na koniec 2009r.*; praca ITS nr 6002/ZBE; Warszawa, wrzesień 2011r.

²¹ Franke A. *Przymus nowego*; SDCM Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych; www.sdcm.pl

pojazdu, jego wyposażenie w elementy wspomagające kierowcę (bezpieczeństwo czynne) oraz elementy chroniące uczestników zdarzeń drogowych (bezpieczeństwo bierne). Mimo wszystko stale powinno się poszukiwać i wprowadzać udoskonalenia w tej dziedzinie.

Stan techniczny pojazdu.

Zgodnie z obowiązującym prawem, stan techniczny pojazdów jest okresowo sprawdzany w stacjach kontroli pojazdów (SKP). Jednak, jak wykazała kontrola NIK²² nadzór nad pracą SKP jest niedostateczny. Brak jest profesjonalnego monitoringu ich pracy oraz szkoleń okresowych dla diagnostów i osób nadzorujących pracę SKP. Dodatkowo dwie trzecie urządzeń stanowiących obligatoryjne wyposażenie SKP nie jest certyfikowana.

W Polsce problemem jest również niska kultura techniczna, która przekłada się na zaniedbania stanu technicznego pojazdów, zwłaszcza w zakresie elementów wpływających na bezpieczeństwo np. hamulców, oświetlenia, amortyzatorów, układu kierowniczego, ciśnienia w oponach.

Oświetlenie. Oświetlenie. Wśród najczęściej wymienianych usterek są braki w oświetleniu (54 %). Pozwala to na określenie zagadnień oświetlenia jako priorytetowych w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych ze stanem technicznym. Przepisy dotyczące wymagań technicznych dla oświetlenia pojazdów nie nadążają za postępem technicznym, a dodatkowo niska jest świadomość kierujących, że nawet prawidłowe pod względem formalnym światła mogą niewystarczająco oświetlać drogę.

Części zamienne. Kolejny problem dotyczy jakości części zamiennych stosowanych w pojeździe. Wymagania techniczne, jakie powinny spełniać części i podzespoły stosowane jako zamienniki oryginalnych części zamiennych, nie są objęte przepisami krajowymi, ani europejskimi. Szacując na podstawie badań części zamiennych²³, ilość znajdujących się obecnie w handlu części samochodowych oraz różnego rodzaju płynów eksploatacyjnych, w tym hamulcowych, których jakość zagraża w sposób bezpośredni bezpieczeństwu użytkownika, wynosi powyżej 50%.²⁴

Wyposażenie – nowoczesne urządzenia bezpieczeństwa. Obecnie wszystkie nowo produkowane samochody na terenie Unii Europejskiej są wyposażone w podstawowe systemy bezpieczeństwa, takie jak pasy bezpieczeństwa, system ABS, czy poduszka powietrzna dla kierowcy. Dodatkowo dzięki nowoczesnym technologiom możliwe jest wyposażanie pojazdów w kolejne systemy wspomagające kierowcę w sytuacji zagrożenia na drodze. Umożliwia to uniknięcie zdarzenia lub ograniczenie jego skutków – zarówno dla kierowcy i pasażerów pojazdu, jak również dla pozostałych uczestników ruchu. Takimi systemami mogą być np. system stabilizacji toru jazdy (pomagający w wyprowadzeniu samochodu z poślizgu), system kamer ograniczający tzw. martwe pole lub system eCall. Rozwiązania te stanowią „eSafety System” (System e-Bezpieczeństwa). Producenci pojazdów poddając stosowane przez siebie rozwiązania techniczne ocenom bezpieczeństwa walczą o jak najwyższą pozycję w rankingach konsumenckich, np. Euro NCAP, co wpływa na popularyzację i masowość zastosowania tych rozwiązań w nowo sprzedawanych pojazdach. Również samochody eksploatowane w Polsce, w tym sprowadzone jako używane (głównie z innych krajów UE), w dużym stopniu są już wyposażone w systemy poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego²⁵, dzięki czemu pojazd może zmniejszać skutki błędów popełnianych przez człowieka, a jego techniczne niedociągnięcia bywają przyczyną, tak niewielu wypadków.

²² Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. NIK, Warszawa, marzec 2011 r., Nr ewid.: 5/2011/P/10/061/KKT

²³ zakupionych w sposób losowy w sklepach i hurtowniach krajowych dystrybutorów części motoryzacyjnych

²⁴ Badania ITS w ramach projektu rozwojowego Nr N R10 0017 06/2009 p.t. *Opracowanie systemu badań i oceny części, podzespołów i płynów eksploatacyjnych stosowanych w pojazdach samochodowych dla zachowania bezpieczeństwa ich użytkownika*, finansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju

²⁵ Damm A. + Zespół *Opracowanie metody oceny wpływu sprowadzanych do Polski używanych samochodów osobowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego i emisję zanieczyszczeń*; Projekt badawczy MNiSW nr N509508238' praca ITS nr 9082/ZDO; Warszawa, kwiecień 2012.

Priorytety i kierunki działań

Diagnoza stanu obecnego oraz doświadczenia wzorcowych krajów Unii Europejskiej prowadzą do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze *Bezpieczny pojazd*:

- Priorytet 1 – Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów,
- Priorytet 2 – Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach.

Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów ma na celu przede wszystkim zredukowanie ryzyka powstawania wypadków powodowanych złym stanem technicznym pojazdów oraz zmniejszenia ich ciężkości.

Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach ma na celu wprowadzanie takich rozwiązań konstrukcyjnych, aby pojazd chronił osoby nim jadące lub innych uczestników ruchu, zapobiegał popełnianiu błędów przez kierującego oraz minimalizował zagrożenia w przypadku ich popełnienia.

Tablica 7.1. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Bezpieczny pojazd*

Priorytet	Kierunek działań		
	inżynieria i technologia	nadzór	edukacja
Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie nowoczesnych technik i technologii do stacji kontroli pojazdów. • Opracowywanie nowoczesnych rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych, w tym umożliwiających prowadzenie w sposób stały weryfikację stanu technicznego części i podzespołów. • Doskonalenie wymagań technicznych homologacyjnych i eksploatacyjnych w zakresie oświetlenia pojazdów. 	<ul style="list-style-type: none"> • Certyfikacja obligatoryjnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów • Profesjonalny nadzór nad stanem wyposażenia stacji kontroli pojazdów i monitoring ich pracy, • Obligatoryjna weryfikacja wyposażenia i części pojazdów wpływających na ich bezpieczeństwo w ruchu drogowym, • Wykonywanie wiarygodnych, obiektywnych badań eksploatacyjnych pojazdów, którym kierowcy mogą zaufać. 	<ul style="list-style-type: none"> • Edukacja w zakresie utrzymywania należytej sprawności technicznej pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg; • Prowadzenie kampanii informacyjnych i promujących utrzymywanie należytej sprawności technicznej pojazdów, • Popularyzacja wśród kierowców znaczenia świateł dla bezpieczeństwa ruchu oraz promocja oświetlenia o lepszych właściwościach, • Szkolenia okresowe dla diagnostów, • Szkolenia okresowe dla osób nadzorujących stacje kontroli pojazdów.
Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> • Wyposażanie pojazdów w nowoczesne urządzenia bezpieczeństwa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie nadzoru nad prawidłowym stosowaniem obowiązkowych urządzeń bezpieczeństwa zainstalowanych w pojeździe (np. foteliki dla dzieci). 	<ul style="list-style-type: none"> • Popularyzacja wśród właścicieli pojazdów zasad działania nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów.

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z bezpieczeństwem pojazdów są działania legislacyjne i wsparcie wynikające z badań i wymiany doświadczeń.

Działania legislacyjne

- Opracowanie przepisów zakresie profesjonalnego nadzoru nad stanem wyposażenia stacji kontroli pojazdów i oraz monitoringiem ich pracy.
- Opracowanie wymagań technicznych, które zagwarantują jednoznaczne i obiektywne badania techniczne pojazdów.
- Opracowanie podstaw prawnych dla wdrożenia systemu nadzoru (certyfikacja, homologacja) wprowadzania do obrotu handlowego i stosowania w pojazdach części samochodowych i płynów eksploatacyjnych.

Badania i wymiana doświadczeń:

- Wprowadzenie do powszechnego użytku technologii obiektywnych badań eksploatacyjnych pojazdów za pomocą urządzeń umożliwiających precyzyjne i szybkie pomiary eksploatacyjne.
- Prowadzenie pogłębionych badań wypadków drogowych²⁶ obejmujących badanie wpływu stanu technicznego pojazdów na powstawanie wypadków.
- Prowadzenie prac rozwojowych dotyczących poszczególnych grup wyrobów z zakresu zaawansowanych technologii wytwarzania.
- Badania, rozwój i wdrożenia pilotażowe inteligentnych systemów transportowych w zakresie współpracy pomiędzy urządzeniami, w które wyposażono drogi i pojazdy.
- Współpraca międzynarodowa dotycząca doskonalenia regulacji prawnych w zakresie systemów badań i oceny części zamiennych, płynów eksploatacyjnych oraz udział w międzynarodowych badaniach przy pilotażowym wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań bezpieczeństwa czynnego i biernego.

²⁶ zgodnych z metodologią projektu *Dakota* – doskonalenie europejskiego systemu zbierania, opracowywania i udostępniania danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (zebranie w całość badań o bezpieczeństwie ruchu drogowego)

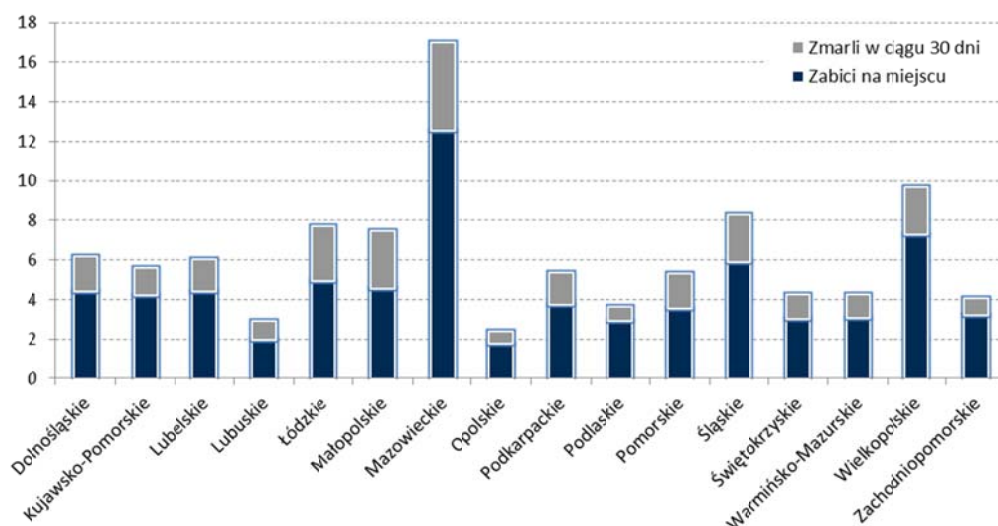
8. Ratownictwo i opieka powypadkowa

Ratownictwo to działania w stanach nagłego lub nadzwyczajnego zagrożenia życia i zdrowia oraz mienia i środowiska, realizowane w trybie natychmiastowym. Nagłość zdarzenia będącego następstwem, np.: działania sił przyrody lub działania człowieka i pilny tryb działań to podstawowe cechy ratownictwa.

Spośród licznych dziedzin ratowniczych, kluczowe jest ratownictwo medyczne oraz proces opieki powypadkowej, gdyż dotyczy życia i zdrowia poszkodowanych, a ponadto wymaga zaangażowania wielu podmiotów.

Fakty

W 2011 roku na terenie Polski w wypadkach drogowych poniosło śmierć 4189 osób. Ze statystyk wynika, że 71,3% osób zginęło na miejscu zdarzenia, natomiast 28,7% w ciągu 30 dni od wypadku.



Rysunek 8.1. Wypadki śmiertelne wg województw

Badania wskazują, że ranni w wyniku wypadków drogowych, przetransportowani do szpitala w ciągu godziny od zdarzenia (po wstępnym zaopatrzeniu), przeżywają znacznie częściej niż ci, którzy dotarli do szpitala później. Jest to tzw. *"złota godzina"*, w której powinna mieścić się sekwencja działań ukierunkowanych na utrzymanie ранnego przy życiu i przekazaniu go pod szpitalną opiekę medyczną. Istotne jest również *"platynowe 10 minut"* - od wypadku do podjęcia akcji ratunkowej przez osoby wykwalifikowane do jej udzielania. Niestety polski system ratownictwa powypadkowego nie umożliwia jeszcze w pełni spełnienia tych zasad.

System ratownictwa w Polsce składa się z dwóch, w ograniczonym stopniu zintegrowanych i niezależnych od siebie systemów:

- Państwowego Ratownictwa Medycznego (znajdującego się w kompetencjach Ministra Zdrowia),
- Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (znajdującego się w kompetencjach Ministra Spraw Wewnętrznych), który działa na trzech poziomach administracyjnych odpowiadających strukturze administracyjnej kraju.

Państwowa Straż Pożarna wraz z innymi jednostkami ochrony przeciwpożarowej rocznie uczestniczy w ponad 450.000 interwencji, wśród których nagłe zagrożenia w transporcie drogowym są najliczniejszą grupą spośród wszystkich rodzajów zdarzeń, stanowiąc ponad 20% wszystkich zagrożeń w skali kraju, jest to 22% udziału we wszystkich zdarzeniach drogowych. Biorąc pod uwagę rodzaj

środków transportu i zdarzeń, w których uczestniczą zasoby ratownicze Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, największy udział w wypadkach drogowych mają samochody osobowe, a następnie samochody ciężarowe.

Sprawnie działający system ratowniczy może przyczynić się do zmniejszenia liczby ofiar zabitych oraz przyspieszyć powrót do zdrowia ofiar rannych. Jednak przeżycia jakim są poddawane osoby w wyniku wypadków drogowych, często rzutują na dalsze ich funkcjonowanie w społeczeństwie.

W Polsce poszkodowany w wypadku drogowym z reguły nie wie, gdzie uzyskać informacje o przysługujących mu prawach i pomocy. Ofiara wypadku drogowego zbyt rzadko jest informowana o instytucjach rządowych, samorządowych czy pozarządowych, które zajmują się pomocą takim osobom. Często jest pozostawiona sama sobie i tylko od inicjatywy jej lub jej rodziny zależy, jaką otrzyma pomoc. Niestety, instytucje, które mają bezpośredni kontakt z poszkodowanym i jego rodziną, nie potrafią wskazać odpowiednich organizacji, w których ofiara wypadku drogowego lub jej rodzina mogłaby uzyskać fachową pomoc prawną, psychologiczną i materialną.

Czynniki zagrożenia

1. Obecnie dwa funkcjonujące równolegle systemy tj. Państwowe Ratownictwo Medyczne (PRM) i Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy (KSRG) nie są w wystarczający sposób skoordynowane. Osobne systemy organizacyjne, osobne systemy łączności, różne standardy sprzętu i działań powodują nie tylko straty ekonomiczne, ale przede wszystkim odbijają się na szybkości i jakości działań ratunkowych.
2. PRM i KSRG teoretycznie ściśle współpracują, ale w praktyce koordynacja działań odbywa się na zasadzie komunikacji telefonicznej dyspozytorów poszczególnych służb na różnych poziomach zarządzania (powiatowym lub wojewódzkim).
3. Brak jednolitego numeru powiadamiania ratunkowego 112. Powoduje to opóźnienia w podjęciu akcji ratowniczej.
4. Brak jednolitego systemu edukacji w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej
5. Brak standaryzacji sprzętu medycznego wszystkich służb.
6. Brak odpowiednio wyposażonych służb Ochotniczych Straży Pożarnych w sprzęt specjalistyczny, co umożliwiłoby szybsze dotarcie do poszkodowanego.
7. Brak odpowiedniej liczby, dobrze rozmieszczonych Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych, taka sytuacja powoduje wydłużenie podjęcia specjalistycznego leczenia.
8. Niedostateczny system informacji o możliwościach uzyskania pomocy (prawnej, materialnej, psychologicznej, czy specjalistycznej medycznej).
9. Mimo wielu organizacji pozarządowych zajmujących się pomocą dla ofiar wypadków drogowych, nie ma sprawnego i spójnego systemu udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.

Priorytety i kierunki działań

Przedstawiona diagnoza stanu prowadzi do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze *Ratownictwo i opieka powypadkowa*:

- Priorytet 1 - Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa
- Priorytet 2 - Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych

Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa ma na celu stworzenie jednego systemu ratownictwa na drogach, który powinien funkcjonować w kooperacji z systemami ratowniczymi państw sąsiadujących z Polską oraz systemami ratowniczymi innych gałęzi transportu (kolejowego, lotniczego, wodnego i morskiego), a to powinno przełożyć się na szybszą i sprawniejszą pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych. Cel ten będzie osiągnięty głównie poprzez kierunki działań związanych z edukacją, inżynierią i technologią.

Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych ma na celu ułatwienie poszkodowanym w dotarciu do informacji dotyczącej form pomocy oraz sprawniejszego uzyskania tej pomocy. Cel ten będzie zrealizowany głównie przez kierunki działań związane z edukacją, oraz inżynierią i technologią.

Tablica 8.1. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Ratownictwo i opieka powypadkowa*

Priorytet	Kierunek działań		
	inżynieria i technologia	nadzór	edukacja
Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa	<ul style="list-style-type: none"> • Usprawnienie jednolitego System Powiadomienia Ratunkowego dla numeru „112” • Wprowadzenie jednolitego (skutecznego) systemu łączności radiowej wszystkich służb • Rozwój systemu e-call • Powszechne stosowanie systemów GPS w pojazdach wszystkich służb ratowniczych • Rozwój jednostek ochrony zdrowia przeznaczonych do leczenia ciężkich obrażeń i medycznej rehabilitacji powypadkowej • Rozwój ośrodków integrujących działania rehabilitacji powypadkowej połączonej z udzieleniem pomocy psychologicznej, aktywności ruchowej i kulturalno-edukacyjnej • Koordynacja aktualnego profesjonalnego działania systemów ratowniczych. (Rozwój CPR-ów) • Dopuszczenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy 	<ul style="list-style-type: none"> • Nadzór nad: <ul style="list-style-type: none"> – optymalną organizacją sił i środków, – prawidłowością procedur zintegrowanych działań służb i podmiotów ratowniczych, – współpracą organów, samorządów, inspekcji i innych podmiotów, – usuwaniem barier drogowych dla służb i podmiotów ratowniczych – działaniami związanymi z organizacją pomocy powypadkowej. • Standaryzacja (ujednoczenie) zasad i procedur medycznych dla ratownictwa: <ul style="list-style-type: none"> – powrót do koncepcji standardu procedur medycznych dla ratowników KSRG, – określenie praw i obowiązków medycznych dla ratowników KSRG, – doprowadzenie do określenia standardu obowiązków ratowników medycznych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Szkolenie i certyfikacja członków służb (policjantów, strażaków, funkcjonariuszy straży granicznej, inspektorów transportu drogowego) w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy. • Szkolenie dzieci i młodzieży szkolnej w zakresie pierwszej pomocy • Efektywne szkolenie w zakresie pierwszej pomocy osób odbywających kursy na prawo jazdy. • Edukacja społeczeństwa w ramach obowiązkowych kursów pracowniczych. • Edukacja ratownicza we wszystkich zawodach medycznych. • Standaryzacja (ujednoczenie) egzaminów i certyfikacji uprawnień ratowniczych. • Utworzenie systemu powszechnej edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa Centrum Pomocy Ofiarom wypadków drogowych • Utworzenie bazy danych o podmiotach zajmujących się pomocą ofiar wypadków 	<ul style="list-style-type: none"> • Nadzór i współpraca z towarzystwami ubezpieczeniowymi 	<ul style="list-style-type: none"> • Kampanie społeczne informujące o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwościach uzyskania pomocy • Szkolenia dla służb w zakresie umiejętności przekazywania inf. o śmierci

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z ratownictwem i pomocą poszkodowanym w wypadkach są działania legislacyjne.

Działania legislacyjne

- Nowelizacja ustawy dotycząca jednolitego systemu ratownictwa na drogach

Badania i wymiana doświadczeń:

- Badanie losów ofiar wypadków drogowych
- Doskonalenie współpracy służb i podmiotów ratowniczych w procesie:
 - przygotowania całej infrastruktury do działań ratowniczych na drogach,
 - organizacji wspólnych ćwiczeń dla służb i podmiotów ratowniczych,
 - powiadamiania i współdziałania na miejscach zdarzeń (pojedynczych, mnogich i masowych)
- Stworzenie systemu zbierania precyzyjnych statystyk w zakresie całego procesu ratowniczego i opieki powypadkowej.
- Badania rodzaju zagrożeń i ich lokalizacji oraz opracowanie metody doboru potencjału służb ratowniczych do tych zagrożeń

Inne uwarunkowania

- Wymiana doświadczeń między krajowymi systemami ratowniczymi oraz z innymi krajami

9. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Proces poprawy bezpieczeństwa wymaga zastosowania się do trzech, następujących po sobie i powiązanych ze sobą elementów: (1) funkcje zarządzania instytucjonalnego (2) konkretne działania (interwencje), (3) rezultaty. Do podstawowych funkcji zarządzania instytucjonalnego należą:

1. koordynacja,
2. legislacja,
3. finansowanie i zapewnianie zasobów,
4. promocja i komunikacja,
5. monitoring i ocena,
6. badania, rozwój oraz transfer wiedzy.

Jak wskazuje ocena diagnostyczna istniejącego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, każda z tych funkcji wymaga usprawnienia pod kątem realizacji działań ujętych w rozdziałach 4, 5, 6, 7, 8. Funkcje te są sprawowane w różnych proporcjach w zależności od konkretnej instytucji i od szczebla administracji publicznej.

Usprawnienie struktur organizacyjnych bezpieczeństwa ruchu drogowego i koordynacji

Instytucja wiodąca. Rola instytucji wiodącej powinna przypadać Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Aby ją należycie spełniać Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego musi przede wszystkim:

- skutecznie pełnić obowiązki koordynacyjne,
 - poziome – między Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a poszczególnymi resortami i jednostkami nadzorowanymi przez resorty, np. podczas prac nad Programami Realizacyjnymi (patrz: Rozdział 10), czy też prac nad konkretnymi interwencjami zawartymi w tych programach.,
 - pionowe – między Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz instytucjami zarządzającymi bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie wojewódzkim, powiatowym i gminnym, społecznościami lokalnymi, przedsiębiorstwami i organizacjami pozarządowymi,
- wyznaczać kierunki w zakresie bezpieczeństwa drogowego,
- rozbudować zaplecza eksperckie,
- pełnić wiodącą rolę w promocji komunikacji Programu i działaniach w zakresie edukacji i kampanii społecznych,
- dbać o odpowiednie i stabilne finansowanie dla systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Obok koordynacji poziomej, szczególnej uwagi wymaga nawiązanie skutecznej współpracy pomiędzy Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a Wojewódzkimi Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, będącymi (w intencji ustawodawcy²⁷) instytucjami wiodącymi na poziomie województw. Kolejnym obszarem do współpracy pionowej jest uwzględnianie w legislacji, tworzonej na szczeblu centralnym, specyfiki niższych szczebli administracji przede wszystkim przez mechanizm efektywnych konsultacji. Konsultacje te powinny dotyczyć wszystkich obszarów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mogą one przyjmować formy seminariów, warsztatów, czy konferencji.

²⁷ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.)

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Instytucje te powinny stawać się rzeczywistym liderem brd na poziomie regionu, pełniąc następujące wymienione funkcje zarządcze:

- koordynację
 - poziomą – pomiędzy wojewódzkimi strukturami Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Państwowej Straży Pożarnej, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zarządem dróg wojewódzkich, kuratorem oświaty i innymi lokalnymi organizacjami pozarządowymi oraz społecznościami lokalnymi,
 - pionową – z radami powiatowymi bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- legislację,
- finansowanie i dedykowanie zasobów,
- promocję i komunikację,
- monitoring i ocenę,
- transfer wiedzy.

Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ustawowo powinna współpracować z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny być wspierane przez odpowiednią jednostkę wykonawczą (odpowiednik Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) oraz jednostkę badawczą (w ramach jednostki wykonawczej bądź w postaci np. lokalnego ośrodka akademickiego).

Powiatowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny wypełniać analogiczne do wymienionych funkcje zarządcze. W szczególności koordynację:

- poziomą – pomiędzy komendą powiatową Policji, Państwową Strażą Pożarną, jednostkami oświatowymi, zarządcami dróg powiatowych, lokalnymi organizacjami pozarządowymi i społecznościami,
- pionową – z Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i gminnymi i miejskimi komisjami i inspektorami/ liderami bezpieczeństwa ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego na poziomie gmin i miast. W gminach miejskich i wiejskich, odpowiednio delegowana osoba, powinna zajmować się problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie lokalnym. Taka osoba, powinna współpracować z jednostkami powiatowymi jak i z mieszkańcami. Powinna znać lokalne zagrożenia i potrzeby. Taką osobą może być np. inspektor odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu drogowego wyznaczony w urzędzie lub też lokalny lider. Dodatkowo możliwe jest stworzenie przy radzie danej gminy odpowiedniej komisji zajmującej się problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wprowadzenie spójnego systemu przepisów prawa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest w polskim prawodawstwie objęte w sposób nieadekwatny do problemu. Podstawowym dokumentem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest Ustawa Prawo o ruchu drogowym. Istnieje również wiele innych przepisów prawa wiążących się bezpośrednio lub pośrednio z systemem. Niestety, obecne zapisy są mało precyzyjne lub niedostosowane do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych.

Należy dążyć do ustawowego wskazania systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego jako ważnego problemu społecznego poprzez wprowadzenie jednej ustawy która obejmie system bezpieczeństwa ruchu drogowego w sposób całościowy.

Należy przede wszystkim uregulować zagadnienia związane z wprowadzeniem stabilnego systemu finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, wprowadzenia zintegrowanego systemu ratownictwa bezpieczeństwa pieszych oraz prędkości

Dzięki takiej ustawie będzie możliwe efektywne i skuteczne funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Prace należy rozpocząć od analiz zmierzających do określenia niezbędnego zakresu zmian prawa gwarantującego ich spójność, możliwość wdrażania nowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i skuteczne funkcjonowanie konstruowanego systemu zarządzania, a następnie na tej podstawie przygotować propozycje i projekty zmian odpowiednich ustaw i rozporządzeń.

Wprowadzenie stabilnego finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego

Obecną słabością systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w kraju jest, niedostateczne i niestabilne finansowanie. Konieczna jest merytoryczna dyskusja nad kształtem systemu finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju. Należy dokonać pewnej analizy i przeprowadzić dyskusję społeczną jaka część wpływów z systemu nadzoru nad prędkością może być reinwestowana w bezpieczeństwo ruchu drogowego (wydawana na edukację z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, programy pomocy ofiarom wypadków, usuwanie miejsc niebezpiecznych na drogach publicznych) a także w jaki sposób powiązać wysokość obowiązkowych składek ubezpieczeniowych użytkowników pojazdów z finansowaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Istotną rolę mogą pełnić konkursy o dofinansowanie przez wyższy poziom administracji, organizowane na poziomie gmin i powiatów

Wprowadzenie jednolitego systemu monitoringu i komunikacji

Postęp na drodze do osiągnięcia celów wskazanych w niniejszym programie będzie zależał od wielu czynników. Wiele z nich będzie niestety poza bezpośrednią kontrolą administracji państwowej – przykładowo, wpływ może mieć międzynarodowe otoczenie ekonomiczne. Z drugiej strony, cechą charakterystyczną Programu jest publiczne zobowiązanie do jego wypełniania.

Zastosowanie silnej koncentracji na rezultatach rodzi konieczność prowadzenia sprawnego, ciągłego, kompleksowego monitoringu i oceny, czy podjęte działania zmierzają w wyznaczonym kierunku.

Niezbędne jest dążenie do usprawnienia systemu zbierania danych. Należy dążyć do stworzenia kompletnej bazy danych, obejmującej całościowo system bezpieczeństwa ruchu drogowego. Umożliwi to zebranie i analizę obecnie rozproszonych, źródeł danych i ich integrację. Pozwoli to na udzielanie odpowiedzi na konkretne zagadnienia problemowe.

W tym celu należy stworzyć jednolity system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego poprzez stworzenie sieci obserwatoriów. W skład sieci powinny wchodzić, zarówno powstające, przy Instytucie Transportu Samochodowego, Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak i obserwatoria regionalne.

Podstawowym zadaniem POBR będzie stworzenie systemu zbierania i przetwarzania danych o bezpieczeństwie ruchu. Wyniki tych danych powinny być udostępnione oraz powinna być możliwość komunikacji między odbiorcami (władza różnych szczebli, specjaliści społeczeństwo), a obserwatorium.

Jednym z działań początkowych powinno być opracowanie zbioru wskaźników służących do monitorowania i oceny w ramach poszczególnych programów realizacyjnych

Wprowadzenie systemu badań bezpieczeństwa ruchu drogowego i transferu wiedzy

Prowadzone powinny być badania naukowe związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Tylko obiektywna wiedza o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego i sposobach ich eliminacji pozwoli na podejmowanie racjonalnych decyzji bez obciążeń subiektywnymi sądami. Podstawowym celem badań jest doskonalenie narzędzi analiz i programowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także ich ocena i modyfikacja w dostosowaniu do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych

Badania te powinny być realizowane w dwóch głównych obszarach.

1. Wieloletnie długookresowe badania nakierowane na poznawanie podstawowych mechanizmów i zależności wpływających na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Badania nakierowane na rozwiązywanie podstawowych i bieżących problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i określanie skuteczności zastosowanych środków poprawy. Badania zostały zaproponowane w odpowiednich częściach programu.

Należy również wprowadzić system badań bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci wieloletniego planu badań bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Należy także stworzyć mechanizm uczestnictwa Polski w europejskiej platformie badawczej bezpieczeństwa ruchu drogowego tak by móc korzystać z doświadczeń innych państw Unii Europejskiej.

Podsumowanie:

Z tych powodów na wszystkich szczeblach osób i podmiotów zaangażowanych w bezpieczeństwo ruchu drogowego konieczne jest uświadamianie decydentom i opinii publicznej całościowych, społecznych kosztów wypadków drogowych i ich wpływu na zdrowie publiczne (patrz: Rozdział 1). Tym samym wydatki na działania naprawcze, profilaktyczne oraz prewencyjne w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy traktować jako inwestycje, które w przyniosą mierzalne korzyści.

Jeśli obecna sytuacja ograniczonego finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie się przedłużać, to należy się skoncentrować na wzmacnianiu opisanych w niniejszym rozdziale funkcji zarządczych, co powinno przynieść wymierne korzyści. Konsekwentne trzymanie się w pierwszych latach trwania programu, zasad koncentracji na wynikach i operowania faktami, pozwoli na lepszą ocenę efektywności działań w aktualnym modelu i strukturze finansowania. W konsekwencji, do przyszłej dyskusji dostarczone zostaną mierzalne argumenty, co ułatwi decyzje o ewentualnym przemieszczaniu środków, czy przyznawaniu dodatkowych.

Istotnym elementem finansowania w okresie objętym niniejszym Programem może stać się kolejna perspektywa finansowa UE na lata 2014-2020 przewidująca nowe sektorowe programy operacyjne.

10. Zasady wdrażania Programu

Powiązania, synergia i współpraca

Program w perspektywie do roku 2020 powstaje i nie będzie funkcjonował bez powiązania z innymi, pokrewnymi obszarami życia. Bezpieczeństwo ruchu drogowego stoi we wzajemnej relacji z: transportem, infrastrukturą, finansami publicznymi, zdrowiem, edukacją, ratownictwem, energetyką, ochroną środowiska, badaniami naukowymi, wymiarem sprawiedliwości, wymianą handlową, czy planowaniem przestrzennym.

Powiązanie bezpieczeństwa ruchu drogowego ze sferą polityki transportowej, jej celami i konkretnymi przedsięwzięciami jest dość oczywiste. Powinniśmy jednak zwrócić uwagę szerzej na wpływ systemu transportowego na sferę zdrowia publicznego. W najprostszej interpretacji wpływ ten, to ofiary śmiertelne i ranni wskutek wypadków drogowych.

System transportowy wpływa także na środowisko: oszczędności energii, poziom emisji gazów cieplarnianych, hałas, itd. Wzrost znaczenia publicznych środków transportu w aglomeracjach jest dobrym przykładem powiązania bezpieczeństwa ruchu drogowego z innymi dziedzinami. Autobusy, tramwaje czy metro są bardziej bezpiecznymi środkami transportu niż samochody osobowe czy motocykle. Im mniej osób używa tych ostatnich, tym mniej ofiar śmiertelnych i rannych. Zmniejsza się również zatłoczenie sieci dróg. Wzrost znaczenia transportu publicznego, a także planowanie przestrzenne ograniczające konieczność podróżowania, wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale także na zdrowie publiczne, środowisko i ograniczy nakłady inwestycyjne na urbanizację. Problemy te zostały zauważone w takich dokumentach strategicznych, jak przygotowywana *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, czy obowiązujący od 2007 r. *Narodowy Program Zdrowia na lata 2007-2015* (patrz: Rozdział 2).

Współpraca między podmiotami administracji publicznej, jednostkami samorządu, biznesem organizacjami pozarządowymi czy lokalnymi społecznościami ma kluczowe znaczenie dla powodzenia każdego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Narzędzia realizacji

Podobnie do rozwiązań określonych w programie GAMBIT 2005 podstawowymi narzędziami realizacji Programu będą programy realizacyjne, programy sektorowe, wojewódzkie i powiatowe. Wszystkie programy powinny być opracowywane z uwzględnieniem nadrzędnego celu jakim jest realizacja celów niniejszego programu krajowego.

Programy realizacyjne – to programy sporządzane na okres dwóch lat w roku poprzedzającym ten okres. Program realizacyjny będzie zawierał szczegółowe plany działań na rok pierwszy oraz zarys działań na rok drugi., z określeniem priorytetu, czasu i odpowiedzialności za opracowanie/wdrożenie. Pierwszym programem będzie program na lata 2013-2014, kolejnym program na lata 2014-2015, itd.

Programy sektorowe – wewnętrzne programy poszczególnych resortów i instytucji administracji rządowej (GDDKiA, KGP, KGPS, GITD itp.).

Programy wojewódzkie – oprócz programu krajowego, podstawą tworzenia programów wojewódzkich powinny być zapisy w dokumentach wojewódzkich – strategii rozwoju oraz planie zagospodarowania przestrzennego. Programy wojewódzkie, podobnie jak program krajowy, powinny składać się z diagnozy gwarantującej obiektywne spojrzenie na faktyczny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, strategii zawierającej jasno sprecyzowany cel z podaniem głównych kierunków działań. Ich uzupełnieniem powinny być programy operacyjne precyzujące zadania do wykonania przez instytucje i organizacje szczebla wojewódzkiego.

Programy lokalne – są to programy realizowane przez lokalne samorządy. Programy te, opracowane z dużym stopniem szczegółowości wskazywać powinny konkretne rozwiązania z zakresu edukacji, nadzoru, infrastruktury i ratownictwa (np. usprawnienie konkretnego skrzyżowania, wyposażenie konkretnej jednostki w sprzęt, wskazanie dokładnego miejsca automatycznego nadzoru itp.).

Monitoring i ocena

Zastosowanie silnej koncentracji na rezultatach rodzi konieczność prowadzenia sprawnego, ciągłego, kompleksowego monitoringu i oceny, czy podjęte działania zmierzają w wyznaczonym kierunku.

Postęp na drodze do osiągnięcia celów wskazanych w niniejszym programie będzie zależał od wielu czynników. Wiele z nich będzie niestety poza bezpośrednią kontrolą administracji państwowej – przykładowo, wpływ może mieć międzynarodowe otoczenie ekonomiczne. Z drugiej strony, cechą charakterystyczną Programu jest publiczne zobowiązanie do jego wypełniania.

Narzędziami monitoringu Programu będą:

1. Roczne sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce zawierające głównie:
 - a) fakty dotyczące wypadków w roku poprzedzającym,
 - b) konkretne wskaźniki realizacji działań ujętych w programach realizacyjnych na rok poprzedzający
2. Sprawozdania okresowe z wdrażania niniejszego programu zawierające ocenę efektywności zastosowanych rozwiązań, skorelowane z celami etapowymi (patrz: Rozdział 3)
 - a) I-sze sprawozdanie okresowe w roku 2014, obejmować powinno lata 2012-2013
 - b) II-gie sprawozdanie okresowe w roku 2017, obejmować powinno okres lata 2012-2016.

Za oba rodzaje sprawozdań odpowiedzialna będzie Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, oba będą oficjalnie publikowane. Na podstawie sprawozdań rocznych będzie formułowany kolejny program realizacyjny. Na podstawie sprawozdań okresowych dokonywana będzie okresowa korekta Programu. Zastosowanie obu mechanizmów ma prowadzić do wzrostu efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w konsekwencji do osiągnięcia celów postawionych w niniejszym Programie.

Analogiczne mechanizmy monitoringu – sprawozdania roczne oraz sprawozdania okresowe, powinny zostać wprowadzone na poziomie realizacji programów wojewódzkich i lokalnych.

Wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego

Główną miarą realizacji niniejszego Programu, jak i stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie rzeczywisty spadek liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Wskaźnik ten będzie wykorzystywany do bieżącej oceny postępu na drodze do osiągnięcia celów głównych w roku 2020 w tym także w odniesieniu do celów etapowych na lata 2014 i 2017. Na ogólną ocenę postępu Programu pozwalać będą także inne wskaźniki:

11. Wskaźniki monitoringu realizacji Programu

Tabl. 11.1. Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD

Filary Programu	Rodzaj ofiar	Ofiary śmiertelne				Ofiary ciężko - ranne			
	Rok	2010	2014	2017	2020	2010	2014	2017	2020
	Wskaźniki finalne dla całego programu								
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)								
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mk/rok)								
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln poj./rok)								
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok)								
Filar Programu	Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów								
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)								
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)								
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)								
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych nadmierną prędkością (ofiar/rok)								
Bezpieczna droga	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar na odcinkach dróg tranzytowych w terenach zabudowanych (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar na łukach poziomych (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)								
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach z udziałem niesprawnych pojazdów (ofiar/rok)								
System ratownictwa i opieki powypadkowej	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)								
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)								

Filar Programu	<i>Wskaźniki pośrednie w odniesieniu do poszczególnych filarów</i>	2010	2014	2017	2020
Bezpieczny człowiek	Udział osób z zapiętymi pasami bezpieczeństwa w pojeździe (%)				
	Udział dzieci przewożonych i prawidłowo zabezpieczonych w pojeździe (%)				
	Udział motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów stosujących kaski (%)				
	Udział uczestników ruchu pod wpływem alkoholu lub innych substancji wykrytych w wyniku kontroli (%)				
Bezpieczna prędkość	Średnia prędkość pojazdów na autostradach i drogach ekspresowych (km/h)				
	Średnia prędkość pojazdów na drogach zamiejskich (km/h)				
	Średnia prędkość pojazdów na drogach miejskich (km/h)				
	Udział kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość pojazdów na autostradach i drogach ekspresowych (km/h)				
	Udział kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość pojazdów na drogach zamiejskich (km/h)				
	Udział kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość pojazdów na drogach miejskich (km/h)				
	Udział kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość wykrytych w wyniku kontroli (%)				
Bezpieczne pojazdy	Średni wiek pojazdów (lata)				
	Udział pojazdów z usterkami (%)				
System ratownictwa i opieki powypadkowej	Średni czasu dojazdu służb ratowniczych do miejsca wypadku (min)				

- 1** Diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce
- 2** Uwarunkowania międzynarodowe i krajowe
- 3** Dokąd zmierzamy?
- 4** Bezpieczny człowiek
- 5** Bezpieczne drogi
- 6** Bezpieczna prędkość
- 7** Bezpieczny pojazd
- 8** Ratownictwo i opieka powypadkowa
- 9** System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego
- 10** Zasady wdrażania programu
- 11** Wskaźniki monitoringu realizacji Programu

**Praca zbiorowa pod redakcją
Sekretariatu Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
(Ministerstwo Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej)**

Warszawa 2013 r.